

ASES Y
MOTORES
REVISTA DE AUTOMOVILISMO
AÑO XI Nº 142 BUENOS AIRES
1º DE MAYO DE 1965
$ 30.-
HUGHES - RIO CUARTO, OTRA
CITA CON EL EXITO PARA
CARLOS LOEFFEL

# ¿Por qué conformarse con menos?

Cualquiera sea la marca de su moto o motoneta, hay una Bujía Champion especialmente diseñada para brindarle máximo rendimiento a su motor; más potencia, arranque más rápido, menor desgaste y más economía. ¿Por qué conformarse con algo inferior?

**EXIJA SIEMPRE BUJIAS**




## TABLA DE ESPECIFICACIONES

MOTONETAS

| | |
|---|---|
| ANCON 14 mm. | L-90 |
| 18 mm. | UK-10 |
| BESSONE 125 $cm^3$ | L-86 |
| CARINA 18 mm | UK-10 |
| 14 mm | L-86 |
| CAVINI 18 mm. | UK-10 |
| 14 mm. | L-86 |
| CRAWDET | UK-10 |
| DERRI 14 mm. | L-86 |
| 18 mm. | UK-10 |
| D. K. W. Hobby, 74 $cm^3$ | L-86 |
| DUNKY | UK-10 |
| F. B. A. | UK-10 |
| FELINA | UK-10 |
| J. M. D. | UK-10 |
| N. S. U. Prima 150 | L-81 |
| SIAMBRETTA 125 $cm^2$ | L-86 |
| 48 $cm^3$, 150 $cm^3$ | L-81 |
| TV 175 | N-84 |
| ZEUS 14 mm | L-81 |
| 18 mm | UK-10 |
| 808, 505 | UK-10 |

MOTOCICLETAS

| | |
|---|---|
| AMALFI | UK-10 |
| AMORETTO | UK-10 |
| ANCON | UK-10 |
| ARAYCO | UK-10 |
| CAVINI | UK-10 |
| CLERI | UK-10 |
| CRAWDET | UK-10 |
| DERRI | UK-10 |
| DEVAL | UK-10 |
| D. K. W. Hobby, 74 $cm^3$ | L-86 |
| 18 mm | UK-10 |
| FERRARI 98 y 125 $cm^3$ | UK-10 |
| FLAMINIA | UK-10 |
| GELIS | UK-10 |
| GILERA Sport 150 $cm^3$ | L-86 |
| S. Sport 150 $cm^3$ | N-84 |
| JUNIOR'S | UK-10 |
| L. H. | UK-10 |
| M. G. N. | UK-10 |
| M. L. | UK-10 |
| NSU - Quickly | L-86 |
| PUMA 14 mm | L-86 |
| 18 mm | UK-10 |
| SUPER 5 | UK-10 |
| TASSI | UK-10 |
| TEHUELCHE | L-86 |
| T. T. | UK-10 |
| VAGIRO | UK-10 |
| ZANELLA 50, 100, 125, 150 $cm^2$ | L-86 |
| ZEUS | UK-10 |
| BROADWAY | UK-10 |

MOTORES

AÑO XI Nº 142

Dirección, redacción y administración: Larrea 52. Buenos Aires

T. E. 47-3137 - 3254

Fundadores:

F. O. Chiocchio y Julián N. López

Directores generales:

J. J. D'Agostino y Eduardo E. D'Agostino

Subdirector:

Nicolás A. D'Agostino

(Representantes en todo el país)

Distribuidores:

Capital: Antonio Martino, Pedro Echagüe 1339, Alto B. - Interior y Exterior: Multiventas SRL, calle Dr. Eleodoro Lobos 669, T. E.: 89-6413.

## NUESTRA PORTADA



Ilustramos la primera página de nuestra revista con la fotografía de Carlos Loeffel, vencedor de las dos etapas y de la prueba entre Hughes-Río Cuarto-Hughes. Loeffel ha demostrado una vez más, con hechos, su capacidad conductiva pese a su inferioridad física.

CORREO CENTRAL — CONCESION Nº 1841 FRANQUEO PAGADO — TARIFA REDUCIDA CONCESION Nº 5230

REGISTRO PROPIEDAD INTELECTUAL 654042

# HAY QUE PRONUNCIARSE DEFINITIVAMENTE

CUANDO a raíz del Gran Premio Internacional "Dos Océanos" Carlos Loeffel hizo un planteo humano a las autoridades y compañeros de ruta, llovieron a raudales las promesas, e inclusive hubo cartas autorizadas en las que se le pedía que abandonara su decisión de no seguir interviniendo en la mencionada competencia, asegurándosele que se gestionaría su revisión sobre la decisión que no le permitía correr en la Capital Federal, dejando vislumbrar una esperanza para el mencionado corredor.

Todo esto fue el tema obligado en las tertulias en su oportunidad, y en una de las recientes pruebas disputadas en el autódromo municipal Loeffel dio una vuelta a la pista, no regimentando una publicidad que no necesita, pero sí como un toque recordatorio para todos los que prometieron sin cumplir hasta el momento.

Como esa prohibición no rige en la provincia, Loeffel se inscribió para correr en la carrera interprovincial entre Hughes y Río Cuarto, ida y vuelta en dos etapas, y ratificando lo que ya había hecho primero en Ensenada y luego en la primera etapa de los "Dos Océanos", superó en brillante acción a los consagrados volantes, ganando los dos tramos y la carrera. ¿Hacía falta esta nueva demostración de capacidad para demostrar que el hombre es apto para correr de igual a igual frente a cualquiera? Entendemos que no. El hecho de que le falte la pierna izquierda no es suficiente motivo para que no se desenvuelva sin problemas en una máquina que domina a la perfección. Lógicamente que para Carlos Loeffel, cuya pasión automovilística ha sido evidenciada claramente en esta recuperación de ánimo y de fuerza moral, no constituye un hecho de gravitación urgente la prohibición de correr en la Capital. Hay demasiadas pruebas en el interior como para que se preocupe mayormente en las tres o cuatro que se puedan correr en el autódromo. Más bien se trata de una cuestión de principios y de lógica. Si puede correr en la provincia, ¿por qué no puede hacerlo aquí? Los médicos de la Comisión Deportiva Municipal han dictaminado que no debe hacerlo a raíz de ese impedimento físico. Es posible que dentro de un cuadro simplemente humanista tengan razón. Tampoco es cuestión de achacarles todas las culpas por una razón sentimental. Ellos han cumplido de acuerdo con una reglamentación y una apreciación indiscutibles. Lo importante es que esa reglamentación y esa apreciación no han sido paralelas a las de los médicos del interior, que no encontraron las mismas razones y lo habilitaron para correr. Lo que se discute, entonces, es la dualidad de criterios dentro de una misma causa.

Por otra parte, Carlos Loeffel, por sus actuaciones y sus triunfos les ha venido dando la razón a los médicos del interior, demostrando claramente que su pierna ortopédica no es impedimento para correr a promedios de 200 kilómetros horarios. De allí que se aguarde de una vez por todas un pronunciamiento definitivo en el pedido de rehabilitación en la Capital Federal. Además, se lo han prometido autoridades que ahora no pueden borrar con el codo lo que han escrito con la mano. Loeffel y los aficionados de todo el país aguardan una decisión que no debe demorar demasiado, porque no hay ninguna razón valedera para una postergación.

# SUGERENCIAS A PUNTO DE CONCRETARSE

Cuando el periodismo se encara serenamente y con espíritu constructivo, siempre es escuchado y tenido en cuenta. Las sugerencias cobran indudable valor y las mismas se contemplan por estar encuadradas dentro de un sentido de lógica por su afán de colaboración. ASES Y MOTORES está dentro de ese periodismo orientador y sano, entendiendo que la crítica honesta contribuye a corregir errores para construir aciertos. Es por eso que en camino de concretarse dos cosas sugeridas en estas páginas, sentimos la satisfacción del deber cumplido y no la vanidad de quien ha tenido un acierto. Decíamos en números anteriores que por el exceso de carreras ofrecidas en el calendario con respecto a la categoría TC, era aconsejable reducirlas en parte por una razón fundamental: las máquinas sienten el rigor de las exigencias y las competencias se verían privadas de grandes valores al no tener tiempo de reparar sus coches. El primer paso se dio con la prueba de Hughes y Río Cuarto. Posiblemente otros clubes imiten y sigan los pasos de quienes han dado el ejemplo. Nos ocupamos también oportunamente de la temporada internacional. Dijimos entonces que podríamos invertir determinada cantidad en la adquisición de máquinas Juniors y que el autódromo devolvería con creces el dinero gastado. Por otra parte, serviría eso como banco de ensayo para nuestros volantes, que no pueden competir con los extranjeros estando en desventaja. Le daríamos también a los aficionados la oportunidad de presenciar el deporte que tanto los apasiona. El viaje de Fangio y Bordeu a Europa, pese al hermético silencio, sería respaldado con el propósito de concretar otra temporada internacional para el próximo verano, similar a la anterior. Pero esta vez con más tiempo y bases más sólidas. Bordeu compraría su propio coche para competir con mayores posibilidades, y se encargarían un par de máquinas nuevas para facilitárselas a otros volantes argentinos. Así será otra cosa. Las confrontaciones de los nuestros con los extranjeros serán más parejas y más interesantes las luchas. Habrá que estudiar bien las condiciones de cada uno y entregárselas a quienes hayan reunido más méritos para conducirlas. Es lo único que honradamente exigimos para que la temporada que está en proyecto no se malogre.



LA DIRECCION

# LUIS DI PALMA Y JORGE CUPEIRO

## BRINDARON EMOCIONANTE FINAL CON FUEGO DEBAJO DE LA LLUVIA

DESPUES de mucho dialogar, un poco por el mal estado de la pista y otro poco por el probable mal estado de las boleterías, que luego se animaron, el presidente de la CDA dijo que sí y se corrió. El circuito Nº 1 era una pista de patinaje, así estaba cuando Ríos se comió una pared al mediodía y así siguió toda la tarde, confirmando los temores de los dirigentes de la ACTC. En cuanto al otro temor, resultó infundado, el público colmó todos los recovecos y hubo quienes aguantaron estoicamente parados bajo la lluvia los pasos por el curvón y la horquilla.

Era indudable que habría que apelar a mucha muñeca para correr en esas condiciones, pero a los muchachos parece que de eso les sobra y salieron a darle con todo. Entre los que salieron, también quiso estar Loeffel, su "filtrada" fue inútil y lo sabía. ¿Para qué lo hizo? Así las cosas, se largó la primera serie.

Cupeiro la ganó cómodo, la persecución de Fachini no fue una amenaza, no porque éste no haya lucido un buen manejo pero sí por una diferencia de máquinas harto evidente. Más atrás, Di Palma bailaba sobre la pista como una aceituna, decididamente sus cubiertas no eran lo que estaba pidiendo una pista en esas condiciones. Las diez vueltas de la segunda serie le resultaron a su ganador un tanto más difíciles que al Chevytú, y Galbato tuvo que ajustarse los pantalones para conseguir, recién en las últimas vueltas, superar a Tortone. La tercera serie guardaba un debut muy esperado. Formisano cumplió y además ganó su serie, cosa que pese a su no intervención en la final por fallas en el desagote de la bomba de aceite, es más que suficiente para un chivo recién "iniciado".

A esta altura de la tarde, los fierros estaban en su apogeo y el público bramaba por una final de esas para ver de pie, y la tuvo.

Ni bien largaron, la primera "lunga" del Chevytú relegó en el pique a Cupeiro, eso va siendo ya cosa sabida, pero como siempre también ya a la salida del curvón pasó "por encima" y se colocó en punta, delante de Galbato. Di Palma venía tercero, cambiadas las gomas por unas más blandas, y se fue acercando paulatinamente a Galbato. Después, en la octava vuelta se cansó de morderle la cola y pasó al segundo puesto. De allí en más la cosa se puso seria, tanto, que en la vuelta siguiente marcó un record de 128.145 km.



*La lucha entre Di Palma y Cupeiro fue tremenda bajo la lluvia. Aquí vemos a Di Palma saliendo de la curva seguido por el "chevytú".*

A Cupeiro el coche no le daba para más y aguantó la punta mientras pudo, incluso después de perderla en la 11 la retomó, pero para volver a sacrificarla ya definitivamente dos vueltas después. Indiscutiblemente Di Palma arriesgó mucho más, sumando a su pericia el coraje de sus 19 años y ganó. Para los cabalistas no habrá sido coincidencia que el número 1 y el 2 se colocaran exactamente en ese orden de llegada. Para el resto del público fue un final emocionante a cargo de dos maestros.

**Alfredo R. Bigeschi (h.)**

RESULTADOS GENERALES

**Primera serie.** (10 vueltas: 31.395,5 metros): 1º, Jorge Cupeiro (Chevrolet), 16m.18s.2, a un promedio de 116km.736; 2º, Pablo Fachini (Ford), 16m.36s.; 3º, Hugo A. Gimeno (Dodge Valiant), 16m.44s.9; 4º, Luis Di Palma (Chevrolet), 17m.1s.5; 5º, Armando Leguizamón (Chevrolet), 17m.42s.5; 6º, Nicolás Nagel (Chevrolet), 17m.57s.4; 7º, Ernesto Scally (Ford), 16m.16s.5 y 9 vueltas; 8º, Plinio A. Rosetto (Ford), 16m.18s.8 y 9 vueltas; 9º, "El Pampeano" (Chevrolet), 16m.26s.4 y 9 vueltas; 10º, Santiago González (Ford), 12m.14s.7 y 5 vueltas, y 11º, Basse Kudsen (Ford), 3m.39s.8 y 2 vueltas.

**Segunda serie:** 1º, Carmelo Galbato (Ford), 15m.56s.7, a un promedio de 118km.139; 2º, Elpidio Tortone (Chevrolet), 16m.3s.5; 3º, Ricardo Domínguez (Chevrolet), 16m.25s.; 4º, Eugenio Guerrero (Ford), 16m.37s.4; 5º, Enrique B. Pourciel (Ford), 16m.48s.5; 6º, Norberto Pascuali (Chevrolet), 16m.49s.; 7º, Floreal Colas (Ford),

•

*Jorge Cupeiro anduvo muy bien, pero al final fue sorprendido por la audacia incontrolable del "beatle" de Arrecifes.*




*Carmelo Galbatto ganó la segunda serie pero en la final, cuando luchaba en los puestos de vanguardia, fue relegándose poco a poco hasta clasificarse cuarto.*

**La lluvia no fue problema ni siquiera impedimento para que se oscureciera el brillo de una jornada promisoria en el Autódromo. Los 20 años "irrespetuosos" de Di Palma hicieron el milagro de mantener pobladas las tribunas pese a la persistente lluvia y su duelo electrizante con Jorge Cupeiro fue algo que no podrá olvidarse fácilmente. Cuando en la undécima vuelta el pibe de Arrecifes lo pasó al entrar en la recta principal, entre una máquina y otra apenas podía filtrarse un hoja de diario. Parecían pegadas mientras el agua de la pista les formaba una cortina a los costados. Fue algo tremendo. Un suspenso de novela por entrega. Luego Cupeiro volvió a superarlo y sacó bastante ventaja. En la decimotercera vuelta pasaron trompa a trompa por la recta principal, pero Di Palma en el curvón volvió a tomar la punta. El público, empapado hasta los huesos, vibraba frente a esta lucha encarnizada y leal donde el coraje encendió un fuego de pasión en medio de la tormenta.**

17m.15s.9; 8º, Osvaldo J. Corti (Chevrolet), 11m.18s. y 6 vueltas; y 9º, Nobel Biglieri Chevrolet), 9m.36s.7 y 4 vueltas.

**Tercera serie:** 1º, Vicente Formisano Chevrolet), 16m.30s. y un promedio de 114km.166; 2º, Remo Gamalero (Ford), 16m.37s.1; 3º, Marcial Feijoo (Ford), 16m.49s.2; 4º, Mario Silvani (Ford), 17m.2s.4; 5º, Tulio Montero (Ford), 17m.24s.8; 6º, José Daporta (Peugeot 404), 17m.25s.3; 7º, Roberto Serpero (Ford), 18m.18s.2 y 9 vueltas, y 8º, Julio Devoto (Ford), 3m.58s.3 y 1 vuelta.

**Final.** (20 vueltas: 62.791 metros): 1º, Luis Di Palma (Chevrolet), 30m.29s.8 y un promedio de 123km.536; 2º, Jorge Cupeiro (Chevrolet), 30m.32s.5; 3º, Pablo Fachini (Ford), 31m.29s.; 4º, Carmelo Galbato (Ford), 31m.40s.9; 5º, Elpidio Tortone (Chevrolet), 31m.43s.2; 6º, Ricardo Domínguez (Chevrolet), 30m.37s.8 y 19 vueltas; 7º, Ernesto Scally (Ford), 30m.39s.2 y 19 vueltas; 8º, Remo Gamalero (Ford), 30m.58s. y 19 vueltas; 9º, Norberto Pascuali (Chevrolet), 31m.10s.8 y 19 vueltas; 10º, Enrique B. Pourciel (Ford), 31m.24s.6 y 19 vueltas; 11º, Marcial Feijoo (Ford), 31m.47s.2 y 19 vueltas; 12º, Armando Leguizamón (Chevrolet), 30m.38s.7 y 18 vueltas; 13º, Mario Silvani (Ford), 32m.9s.1 y 18 vueltas; 14º, José Daporta (Peugeot 404), 31m.6s.2 y 17 vueltas.

## COMO ANDUVIERON, VUELTA POR VUELTA, EN EL AUTODROMO

| *Vuelta* | *Di Palma* | *Cupeiro* |
|---|---|---|
| 1ª | 1m50s6/10 | 1m43s1/10 |
| 2ª | 1m32s4/10 | 1m32s5/10 |
| 3ª | 1m30s3/10 | 1m32s |
| 4ª | 1m31s3/10 | 1m31s7/10 |
| 5ª | 1m30s2/10 | 1m31s1/10 |
| 6ª | 1m30s3/10 | 1m31s |
| 7ª | 1m31s9/10 | 1m31s |
| 8ª | 1m30s1/10 | 1m31s |
| 9ª | 1m28s2/10(*) | 1m30s3/10 |
| 10ª | 1m30s4/10 | 1m30s |
| 11ª | 1m30s3/10 | 1m31s1/10 |
| 12ª | 1m33s3/10 | 1m31s4/10 |
| 13ª | 1m29s8/10 | 1m30s7/10 |
| 14ª | 1m29s5/10 | 1m31s3/10 |
| 15ª | 1m30s2/10 | 1m31s2/10 |
| 16ª | 1m30s | 1m29s8/10 |
| 17ª | 1m29s9/10 | 1m30s3/10 |
| 18ª | 1m30s2/10 | 1m30s3/10 |
| 19ª | 1m30s9/10 | 1m31s |
| 20ª | 1m31s8/10 | 1m31s7/10 |
| | 30m29s8/10 | 30m32s5/10 |

*(*) Record de vuelta, promedio: 128,145 km.*



*Luis Di Palma arremetió con todo en la fiesta llena de agua y tuvo al público en suspenso. Venció con calidad y coraje.*

# EDUARDO EMILIO D'AGOSTINO PRESENTA...

# SUS TRANSMISIONES PARA 1965

**MAYO**

2 Vuelta de La Pampa
9 Vuelta de Pergamino
16 Circuito Ensenada
23 Vuelta de Santa Fe
30 Vuelta de Arrecifes

**JUNIO**

6 Vuelta de Córdoba
13 Vuelta de Bahía Blanca
20 Vuelta de San Francisco (Córdoba)
27 Primera Vuelta de Colón (Bs. As.)

**JULIO**

4 Vuelta de Córdoba
11 Vuelta de Cuyo (Mendoza)
18 Vuelta de General Pico (La Pampa)
25 Vuelta de Carlos Casares (Buenos Aires)

**AGOSTO**

1 Vuelta de Chacabuco
8 Vuelta de Salto
15 Vuelta de Pehuajó
22 Vuelta de Rojas
29 Mar y Sierras

**SEPTIEMBRE**

5 Vuelta de Nueve de Julio
12 Vuelta de Olavarría
19 Circuito de San Nicolás
26 Vuelta de Rufino

**OCTUBRE**

3 Vuelta de Tres Arroyos
10 Vuelta de Mercedes
17 Vuelta de Junín (Buenos Aires)
24 Circuito de Rafaela - 500 Millas Argentinas
31 Vuelta de San Antonio de Areco

**NOVIEMBRE**

7 1.000 Millas Argentinas
14 Vuelta de Tandil

**DICIEMBRE**

12 Mar del Plata Automóvil Club
13 Vuelta de Bahía Blanca

**GRANDES PREMIOS ANUALES**

Del 19 al 31 de Octubre
**9° Gran Premio Internacional de Turismo**
Del 25 de Noviembre al 5 de Diciembre
43° Gran Premio Argentino de Turismo Carretera

**AUDICION DIARIA**

De lunes a sabados, de 19 a 19.25 hrs.




## COLABORADORES

ALBERTO BORELLO
NIARCO CARDONA
JORGE MILICICH
FIDEL BLANDI
TITO CASARES
"MANDY" BRAUMULLER
ANTONIO A. SPINELLI
RODOLFO SAINZ
OSVALDO NARCISI
ISIDRO BONAC
NORMANDO LAVAYEN
MANUEL AICINER
CARLOS SOTULLO
NICOLAS TUDOR
OSVALDO AGUILAR
HECTOR NAVONE
PEDRO TRAD
RAUL TAMARO
JUAN ERESKY
ALBERTO E. ROMERO
PEDRO OMAR LOPEZ
JUAN C. MERIGONE
OSCAR DE BERNARDO
DANIEL ASBORNO
OSVALDO DE MENZA
HORACIO CASTIÑEIRAS
ARTURO GUERRERO
RICHARD SMITH

LARREA 52 - 1er PISO    T. 47-3254  47-3137

# JIM CLARK sigue su serie de aciertos



GOODWOOD (Inglaterra). — Jim Clark, de Escocia, con un Lotus, ganó la carrera internacional para coches de fórmula uno.

El tiempo de Clark para las 42 vueltas fue de 57m33s8, a un promedio de 159 kilómetros por hora. Durante el recorrido, Clark superó dos veces el record del circuito, estableciendo una nueva marca de 172,135 kilómetros por hora. El mejor tiempo pertenecía a Hill, quien el año último alcanzó una marca de 171,660 kilómetros por hora.

Josef Siffert, de Suiza, con un Brabham, chocó contra las señales indicadoras de la pista, quedando atrapado en el coche hasta que fue rescatado por los organizadores de la competencia, y no sufrió más que ligeras lesiones en el rostro.

En el segundo y tercer lugar se ubicaron, respectivamente, Graham Hill, de Inglaterra, con un BRM, y el australiano Jack Brabham, con un Brabham III.

La carrera para autos de turismo la ganó también Jim Clark, en un Lotus Cortina, a un promedio de 128,045 kilómetros por hora.

Debido a un fuerte granizo, los organizadores de las pruebas redujeron la carrera de 10 a 5 vueltas, que fueron cubiertas por Clark en 9m1s. Quedó en segundo puesto otro Lotus Cortina, conducido por el británico Jack Sears, y en el tercer puesto un Mini Cooper manejado por John Rhodes.

# EMILIOZZI: Cuanto más veloz mucho más seguro

*EL prestigio de Dante Emiliozzi, no cabe duda que está sustentado por sólidos valores, de los que hizo acopio a lo largo de tantas campañas, plenas de éxitos resonantes. Por eso, cada cosa que tenga atinencia con el campeón argentino de turismo carretera, encuentra eco inmediato en el público. De ahí entonces, que haya causado asombro y haya dado lugar a muchas frases humorísticas, el accidente automovilístico que le ocurrió en Olavarría, donde tiene sentados sus reales el destacado deportista.*

*En efecto, cuesta creer que el hombre que rompió la barrera de los 200 kilómetros de promedio; el volante audaz que sabe lanzar su bólido a registros que superan en algunos tramos los 225 de media haya sido protagonista de un accidente, cuando el automóvil que manejaba iba a "paso de pollo" por las calles de Olavarría. Sí, porque cuando avanzaba a menos de 20 kilómetros, como queriendo cuidar la existencia de la bella dama de 18 años que lo acompañaba, fue embestido por un pequeño Renault 4L, que se desplazaba, según el informe policial, a 100 kilómetros en la hora. El impacto, tumbó el auto de Emiliozzi, pero felizmente, nada grave ocurrió. Sólo algunos rasguños del popular conductor, que pudo pese a todo estar en Necochea y... desde luego, serios desperfectos en su Rambler. ¿Verdad que esto, contado así, parece una cosa de Ripley? Testigos del accidente afirman que oyeron decir a Emiliozzi: —Está visto que es muy peligroso ir a menos de 20 kilómetros por hora. De hoy en más, andaré como si fuese en las rutas—. Y agregó: —He sacado esta conclusión: Hay que avanzar velozmente, para evitar accidentes.*

*Dicho esto, puso en posición normal el coche tumbado y... salió al paso lento de tortuga... como contradiciéndose en su anterior afirmación velocística.*

# Los Concesionarios de Ford premiaron a varios volantes

OPORTUNAMENTE, y por considerar que toda clase de apoyo constituye una razón de estímulo en el deporte automovilístico, publicamos una nota a los concesionarios Ford que se habían constituido en una entidad de fomento para los volantes que corrieran con coches de esa marca y como un llamado de atención para que otras entraran en el mismo planteo, aunando esfuerzos para un mayor éxito. Consecuentes con los propósitos que dieran lugar a la creación de la entidad, los integrantes de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford resolvieron premiar a los competidores que intervinieron con coches de esa marca en el reciente Gran Premio Internacional "Dos Océanos", adjudicándoles de esta manera:

**Plaquetas de oro:** Dante Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Atilio Viale del Carril, Raúl Chabert, Eduardo Casá, Nello Marsilli, Antonio Bertolotto y Héctor Rey.

**Medallas de oro:** Oscar Landaburu (acompañante de Alzaga), Carlos Fragati (de Viale del Carril), Eduardo Martins, Eduardo Martins (h.), José S. Diez, Luis Dojman, Salvador E. Naso, Juan de Dios Poveda, Juan Carlos Mareco, Ramón Sosa, Ricardo I. Bellini y Julio Tripicchio ((todos integrantes del equipo Ford), Oscar A. Gálvez (asesor deportivo de Ford) y Alfredo L. Bascou (ingeniero de fábrica.

Por destacada actuación en pista con autos T.C., 5 cubiertas y 5 cámaras especiales a Julio Devoto (Ampacama) y Carmelo Galbato.

Por antecedentes deportivos anteriores, una caja de velocidad Galaxie a Dante Emiliozzi, Rodolfo de Alzaga, Eduardo Casá y Carmelo Galbato.

# El agotador "rally" de Africa Oriental

**NAIROBI (Kenya). — Los hermanos Joginder y Jaswant Singh, de la comunidad india de Sikh, ganaron el agotador "rally" del Africa Oriental con un Volvo, que uno de ellos compró de segunda mano.**

**Los Singh fueron los primeros en la partida y se mantuvieron al frente casi a todo lo largo del recorrido.**

**Los granjeros de Nairobi Ian Jaffray y Simon Parsons, con un Peugeot 404, se clasificaron segundos, extraoficialmente. Jaffray al principio se mezcló con una manada de búfalos, atropellándolos, pero el único daño que sufrió fue un faro roto.**

**Un Ford británico Cortina G.T., conducido por el dueño de un garaje de Kenya, Víctor Preston, quien llevó como acompañante a Edward Syder, figuró en tercer lugar, seguido por el Citroën D.S. 19, de Lucien Bianchi.**

**La británica Pat Moss Carlsson, con un Saab, quien mantuvo el segundo lugar en la mayor parte del recorrido, se atrasó después.**

**Los vencedores tripularon el único Volvo que intervino, siendo la primera vez que un coche sueco gana la competencia.**

**"Es mi séptima participación y ha sido la más dura", declaró Joginder, de 33 años de edad, casi sin poder sostenerse en pie después de la carrera, que duró cuatro noches y cuatro días, por Kenya, Uganda y Tanzania. Estaba casi fuera de competencia cuando se hallaba a 1.280 kilómetros de la meta.**

**Ambos corrieron con los colores de Kenya y ganaron unos 2.800 dólares en premios.**

# NUEVOS RAMBLER CON MOTOR TORNADO JET

UN indudable salto hacia adelante ha experimentado la industria automotriz del país a través de Industrias Kaiser Argentina, con el lanzamiento de los nuevos Rambler con motor Tornado Jet, punto de avanzada y jalón de referencias futuras para la corta pero excitante historia de los automóviles de pasajeros en la Argentina.

Totalmente nuevos, suntuosos, los cuatro modelos presentan características individuales que los hacen distintos entre sí, aunque con un común denominador: su motor.

Tras pacientes estudios dedicados a la búsqueda de un motor de construcción económica con elevadas prestaciones se ha llegado a la adopción de un cabezal de cilindros que resulta único en el mundo y el más avanzado —técnicamente— de cuantos se construyen en la actualidad, en gran serie, para vehículos de pasajeros.

El motor "Tornado Jet" ha sido designado comercialmente por IKA con la sigla "OHC 203", donde la cifra numérica identifica a la cilindrada en pulgadas cúbicas, mientras las iniciales significan "Over Head Camshaft", es decir, Arbol de Levas a la Cabeza.

La actual planta de potencia es totalmente nueva y su característica sobresaliente es el árbol de levas a la cabeza de seis camones, lo que significa que cada uno de ellos acciona indistintamente la válvula de admisión y la de escape mediante balancines, con la consiguiente reducción de piezas móviles —no menos de 36 con respecto a los motores con válvulas de disposición convencional—, y su secuela de simplicidad que redunda en una mayor economía, facilidad de mantenimiento y aprovechamiento de su potencia.

El diseño de esta tapa de cilindros incluye el maquinado de una cámara de combustión esferoidal, que permite el uso de válvulas de gran diámetro para un mejor aprovechamiento de la energía liberada por el combustible al producirse la ignición. Resultado: más potencia y menor consumo.

El block es de armado integral, con el conjunto perfectamente ventilado y refrigerado, y al que dota de una eficiencia excepcional, traducida en sus prestaciones: 145 HP reales a 4.200 rpm., con una cupla motriz máxima de 30 kilográmetros a 2.000 r.p.m.

Es, en resumen, el más moderno y potente motor para automóviles de pasajeros que se ofrece en la Argentina.

Las unidades que integra este motor, con un diseño lógico para un vehículo de su categoría, completan un todo de estilizada elegancia y rendimiento.

Brindan un interior de amplias dimensiones y raro confort, complementado por elementos de serie y opcionales que lo convierten en el gran automóvil argentino.

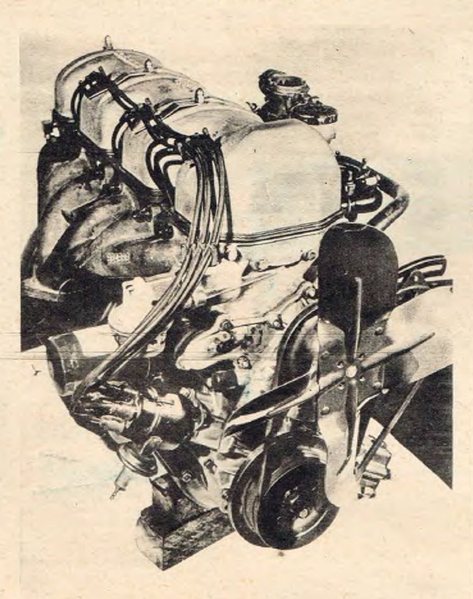
Esa distinción se particulariza en el Ambassador 990, con su mayor distancia entre ejes, mayor largo total, asientos reclinables en cinco posiciones, levantavidrios eléctricos con mandos individuales y botonera central, además de otra característica sensacional: aire acondicionado y vidrios polarizados, que se ofrecen opcionalmente. Y por si fuera poco, mayor seguridad, con sus frenos de potencia y a disco en las ruedas delanteras.

Los neumáticos tipo LSH, de perfil bajo, equipan también con exclusividad a los nuevos Rambler.

Como siempre, esta nueva realización de Industrias Kaiser Argentina no ha salido a la consideración del público sin esfuerzos. Pero también, como siempre, es un motivo de legítimo orgullo para la empresa y sus 1.500 proveedores argentinos que esos esfuerzos se hayan concretado en un producto de gran calidad, respaldado por la más completa red de concesionarios que existe en el país.



RAMBLER AMBASSADOR 990



ESPECIFICACIONES GENERALES DEL MOTOR TORNADO

*Marca: Tornado - Modelo: OHC 230 - Tipo: 6 cilindros en línea; árbol de levas y valvulas a la cabeza - Diámetro de cilindros: 84,937 mm. (3,344") - Carrera de pistones: 111,12 mm. (4,375") - Cilindrada: 3.770 cm³. (230 cu. in.) - Relación de compresión: 8,5:1 - Cupla motriz máxima: 30 Kgm. a 2.000 rpm. - Potencia efectiva: 145 HP. a 4.200 rpm. - Tapa de cilindros: Fundición gris - Material de bielas: 1035 acero forjado - Cigüeñal: 1045 acero forjado contrabalanceado - Lubricación: A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas - Filtros de aceite: 2 (dos), de flujo total y en derivación - Capacidad aceite motor: 5,535 lts. c/filtros; 3,858 lts. s/filtros - Encendido: Batería de 12 volts. - Polaridad: Negativo a masa - Capacidad: 55 amperes-hora - Alternador: Standard - Generador: 12 V 35 A - Regulador de carga compuesto por: Disyuntor, Regulador de tensión. Limitador de intensidad - Carburador: Carter RBS 39575 - Bomba de nafta: Carter simple. Mecánica - Refrigeración: Bomba centrífuga - Tipo de circulación: Forzada a presión - Control de temperatura: Termostático - Peso del motor: 267,5 kg. (585 lbs.) con cubrevolante, sin caja ni extensión - Juego de aros: Nº 1: compresión cromado; Nº 2: compresión hierro colado, fosfatizado; Nº 3: aro rasca aceite.*

# Mayorga ganó en Córdoba

CORDOBA. — Con la participación de destacados volantes, se disputó la competencia denominada "500 Kilómetros Turismo Mejorado de Capilla del Monte", participando coches de tres categorías: A, hasta 700 cc.; B, de 701 hasta 1150 y C, de 1150 hasta 1600. La prueba se disputó sobre cuatro vueltas en un circuito de 85 kilómetros 400 metros, lo que la un total de 341,600 kilómetros y no 500 como especifica el título de la prueba. El ganador absoluto resultó Francisco Mayorga con Alfa Giulia, quien a su vez logró el record de vuelta en la cuarta, con 100.750 kilómetros de promedio. La clasificación por categorías, fue la siguiente:

**Categoría C:** 1º, Francisco Mayorga (Alfa Giulia), 3h26m51s; 2º, Rodríguez Canedo (Fiat 1500) 3h30m59s; 3º, Fernando Arana (Fiat 1500) 3h33m50s; 4º, Ricardo Bonanno (Peugeot 403), 3h36m36s; 5º, Italo Maressio; 6º, Emilio Angeletti; 7º, Oscar Olguín y 8º, Roberto de Miguel.

**Categoría B:** 1º, Eduardo Copello (Gordini), 3h45m28s; 2º, Héctor Luis Gradassi (Auto Union) 3h45m53s; 3º, Angel Corturro (Auto Union); 4º, Armando Rodríguez; 5º, Juan P. García; 6º, Ricardo Belliti y 7º, Santa Coloma.

**Categoría A:** Oscar Divano (N. S. U.) 4h2m14s; 2º, Salvador García (De Carlo) 4h11m7s; 3º, Juan C. Gallo y 4º, Jorge Ruiz.

El ganador de la categoría C registró un promedio de 99.462 kilómetros por hora; el de la categoría B, 90.900 kilómetros por hora y el de la categoría A 84.688 kilómetros por hora.

# Premios y diplomas para motociclistas

En un acto al que concurrieron dirigentes, corredores, representantes de la industria y comercio de motociclismo y periodistas especializados, se llevó a cabo en la fábrica que Zanella posee en la localidad de Caseros, la entrega de diplomas y premios a los campeones de los años 1963 y 1964. Abrió el acto el jefe de relaciones de la mencionada fábrica y le siguió en el uso de la palabra el secretario de la Federación Argentina de Motociclismo, Sr. Héctor Noya, quien agradeció la hospitalidad que brindaba la firma Zanella en esa ocasión y que constituía una nueva demostración del apoyo que la misma ofrece constantemente a todas las entidades deportivas motociclistas. Para hacer tangible el reconocimiento de la F.A.M., su presidente, Sr. Miguel Ciraudo, entregó al señor Juan Zanella una plaqueta recordatoria. Igual exteriorización cumplió el señor Amleto Pomesano, presidente de la Asociación de Corredores de Moto.

Fueron desfilando después los campeones y subcampeones de las distintas categorías para recibir los diplomas, copas y medallas.

Zanella, por su parte, recibió el diploma de marca campeona en las clases 125 y 175 cc. standard, galardón que el señor Juan Zanella quiso compartir con los señores Rivelli y Kissling, preparadores de las máquinas ganadoras.

La ceremonia concluyó con un homenaje a las madres, esposas y novias de todos los corredores con la entrega de dos ramos de flores a las señoras madres de los hermanos Fava y Kissling, allí presentes.


TODO
ESTA
en
Annan
DE PERGAMINO
PARA UNA VIDA MAS FELIZ
Hace 35 años que ANNAN DE PERGAMINO brinda una vida más feliz.
Mayor elegancia, máxima comodidad y nuevos modelos, son atributos permanentes de la línea más completa en prendas de trabajo, sport y de vestir.
Por ello, repetimos... ¡TODO ESTA EN ANNAN!

# PABLO GULLE TRIUNFO EN MENDOZA EN UNA JORNADA CON GRAVES ACCIDENTES




*Llega la empanada de Pablo Gulle a la meta, un nuevo triunfo en el Vendimia para el veterano ñato, que vuelve a reencontrarse con el triunfo.*



*Largan la primera serie, en primera línea, Pablo Gulle, Luis Gimeno y Eduardo Copello, este último con un Renault Gordini, la suerte le fue adversa y no brindó el espectáculo que ha sabido dar el piloto local con su pequeña máquina.*



*Pablo Gulle volvió a ser el "rey" del Vendimia. En el 23º Gran Premio fue un indiscutido ganador, no tuvo rivales para demostrar sus cualidades de piloto.*

Se cumplió una edición más del Gran Premio Vendimia, coincidente con la tradicional fiesta mendocina organizada, como siempre, por el Automóvil Club Mendoza, esta vez perdió la competencia su cariz tradicional puesto que era ya clásica esta realización en la casi desaparecida fórmula de mecánica nacional. Debiendo el club organizador recurrir a turismo de carretera para concretar el espectáculo. Diversos factores fueron adversos para un éxito completo: la muy reciente realización de la prueba "Dos Océanos", donde concurrieron los mejores volantes de la especialidad; la inminente realización de la Prueba de la Asociación de Volantes de T. C. en Buenos Aires restaron la incripción de muchos valores. A pesar de que se inscribieron, Félix Peducci, Ampacama y Sergio, faltaron a último momento, pese, a como decimos, haber registrado y comprometido su asistencia. Todo, entonces, quedó librado al quehacer del mendocino Pablo Gulle, que ganó cómodamente la competencia: Enrique Pourciel, Luis Gimeno (chileno), Víctor Garmendia y José Argüello, pilotos locales estos últimos que componían el real lote de T. C. Se agregó a este grupo Boris Garifulix, Juan Band Zalles, Renato Branbilla, chilenos, con Volvo y Mini-Cooper, los que fueron verdaderos animadores de la competencia, pues con sus pequeñas máquinas, muy desproporcionadas, en su potencial, brindaron una tenaz porfía en procura de igualar a sus potentes rivales y, en honor a la verdad, que lo lograron, conformando al numeroso público que se dio cita en el tradicional Autódromo General San Martín de la Ciudad de Mendoza, dejando en taquilla la suma de un millón trescientos mil pesos.

Un accidente que pudo tener mucho más graves consecuencias que las que dejó como saldo se produjo durante la disputa de una de las series al precipitarse una de las máquinas contra el público y embestirlo.

El volante mendocino Antonio Martorell, debutante en esta suerte de lides, fue el protagonista involuntario del accidente cuando al trabarse la rueda trasera de su coche, dotado de un motor Ford F-100, perdió el control de la máquina que hizo un trompo cincuenta metros antes de la curva denominada la Horquilla en la recta opuesta al palco del control. Fue entonces que el vehículo chocó contra un árbol, se fue contra el público y se detuvo finalmente junto a un poste telegráfico. Pasado el primer momento de pánico se procedió a auxiliar a las víctimas, aun bajo la impresión de que se trataba de una verdadera tragedia, comprobándose que los heridos que necesitaban atención médica eran cuatro: el acompañante del volante Daniel Tocci, que salió ileso, estaba desvanecido y presentaba contusiones lumbares, recuperándose rápidamente; los menores de dieciséis años de edad Mario Daniel García, con traumatismo de cráneo, al igual que Mario Jordán y el agente de policía Juan Guiraldes con traumatismos en la pierna derecha. En la Policlínica Cuyo se operó al menor Jordán, siendo su estado satisfactorio.



*Boris Garafulick, el piloto chileno del Volvo, que conociéramos en un gran premio TM, cumplió buena actuación en este 23º Gran Premio Vendimia.*

**(Todas estas fotos son gentileza de FOTO ESTUDIO MOYANO, Alberdi 218, Mendoza).**

*Renato Brambilla, con un Mini Cooper, un chiquito que camina mucho y muy ligero, capaz de poner en apuros a cualquier "grande de TC", que se descuide un poco.*




## CLASIFICACION

**1ª SERIE**

| Cl. | PILOTO | Tiempo | Coche | Vs. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | PABLO GULLE | 14m.53s. 3/10 | Chevrolet | 10 |
| 2º | BORIS GARAFULICK | 15m.00s. 6/10 | Volvo | 10 |
| 3º | LUIS GIMENO | 15m.08s. 7/10 | Ford | 10 |
| 4º | EDUARDO COPELLO | 15m.15s. 4/10 | Gordini | 10 |
| 5º | HECTOR LOPEZ GAIDO | 15m.10s. 9/10 | Auto Unión | 9 |
| 6º | ELISEO MARABINI | 15m.30s. 8/10 | Isgard | 9 |

Promedio del ganador: 106.570 kilómetros por hora.

**2ª SERIE**

| Cl. | PILOTO | Tiempo | Coche | Vs. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | ENRIQUE POURCIEL | 15m.15s. 7/10 | Ford | 10 |
| 2º | RENATO BRAMBILLA | 15m.31s. 2/10 | A. Mini Cooper | 10 |
| 3º | JUAN BAND ZALLES | 15m.37s. | A. Mini Cooper | 10 |
| 4º | NELSON POGGIO | 15m.55s. 5/10 | Auto Unión | 9 |
| 5º | VICTOR GARMENDIA | 12m.49s. 1/10 | Ford | 7 |
| 6º | JOSE ARGUELLO | 7m.02s. 6/10 | Ford | 7 |

Promedio del ganador: 102,178 kilómetros por hora.

**PREMIO "VENDIMIA"**

| Cl. | PILOTO | Tiempo | Coche | Vs. |
|---|---|---|---|---|
| 1º | PABLO GULLE | 29m.04s. 8/10 | Chevrolet | 20 |
| 2º | JUAN BAND ZALLES | 29m.29s. 4/10 | A. Mini Cooper | 20 |
| 3º | BORIS GARAFULICK | 29m.39s. 8/10 | Volvo | 20 |
| 4º | LUIS GIMENO | 29m.50s. 1/10 | Ford | 20 |
| 5º | RENATO BRAMBILLA | 30m.05s. 3/10 | A. Mini Cooper | 20 |
| 6º | ENRIQUE POURCIEL | 29m.06s. 2/10 | Ford | 19 |
| 7º | NELSON POGGIO | 30m.35s. 9/10 | Auto Unión | 18 |
| 8º | ELISEO MARABINI | 30m.35s. 8/10 | Isard | 14 |

Promedio del ganador: 109,134 kilómetros por hora.
Record de vuelta: Pablo Gulle, 1m.24s. 9/10 en la segunda.


ASES y MOTORES
ROSTROS PARA EL RECUERDO:
JUANCITO GALVEZ

# AL FINAL, DANTE EMILIOZZI LLEGO DE PASEO A NECOCHEA

*Regulando la marcha, Dante Emiliozzi cruza triunfal la meta de Necochea.*

## ABANDONARON CUPEIRO Y LOEFFEL CUMPLIENDO GRAN LABOR GOUGY

PESE a que no fue superado el record establecido el año pasado por Marcos Ciani (205,156 kms) el promedio establecido por Dante Emiliozzi en la sexta edición de la Vuelta de Necochea (204.950 kms) resulta por demás interesante y da lugar para importantes consideraciones. Pudo mejorarlo el crédito de Olavarría, pero prefirió imponer su sistema de marcha donde se dan la mano el vértigo con el cálculo y no arriesgar un triunfo seguro para conquistar una marca que podía satisfacer su vanidad personal, pero que podía también malograr una chance que no corría peligro alguno.

Supo Emiliozzi graduar la carrera. No se enceguecció en ningún momento, corriendo a lo campeón, dejando hacer a los otros todo lo que querían para luego él hacer lo suyo. No se descontroló ni frente a la arremetida de Jorge Cupeiro ni a la de Carlos Loeffel que habían impuesto un ritmo a la carrera mientras permanecieron en la ruta y sin perderlos de vista graduó su marcha, seguro de la potencia de su coche, que respondería ampliamente cuando hubiese necesidad de exigirlo más a fondo. De los cuarenta y dos volantes que se habían inscripto solamente treinta y uno se presentaron en el punto de partida en Necochea, pero el reducido lote se bastó para ofrecer alternativas de emoción en las dos vueltas a ese triángulo formado por Necochea-Tres Arroyos-Juárez-Necochea, ya que de salida no más, y a pocos kilómetros de la partida, Cupeiro tomó la punta por tiempo, seguido por Emiliozzi y Loeffel. El promedio de Cupeiro en Tres Arroyos era de 215,967 kilómetros horarios. Pero el "Chevytú" acusó el rigor de la lucha y comenzó a andar más lento, circunstancia que aprovechó muy bien Loeffel para encabezar las posiciones en Juárez, cubiertos 228 kilómetros de carrera, y Loeffel le había sacado a Emiliozzi una ventaja de 59 segundos. Pero todo no se limitaba a un simple duelo entre Loeffel y Emiliozzi —Cupeiro tuvo que desertar por fallas mecánicas— por cuanto los otros venían estrechando filas y amenazando las posiciones de los dos vanguardistas. Sobresalían entonces de lo que podríamos llamar segundo lote las figuras de Polinori entre los más avezados, y las de Faustino y Gougy entre los que tenían menos experiencia. Al llegar a Necochea, cumplida la primera vuelta, Emiliozzi había descontado algo de la ventaja que le había sacado Loeffel, pero de todos modos éste mantenía gallardamente su posición de acuerdo a estos tiempos en la clasificación parcial:

1º, Loeffel, 1h.45m.50s., a un promedio de 209km. por hora; 2º, Emiliozzi, 1h.46m.38s.2|5; 3º, Polinori, 1h.52m.25s.; 4º, Faustino, 1h.52m.45s.2|5; 5º, Gougy, 1h.54m.9s.4|5; 6º, Cordonnier, 1h.54m.42s.; 7º, Tempone, 1h.54m.58s.1|5; 8º, Tarducci, 1h.55m.23s.; 9º, Luluaga, 1h.56m.28s.2|5, y 10º, Rey, 2h.2m.54s.

Al entrar los competidores en la segunda vuelta la competencia sufrió un vuelco importante. A 50 kilómetros de Necochea se detuvo Loeffel tratando de subsanar con su acompañante un desperfecto en su máquina, pero al notar que habían roto el resorte de válvula decidieron abandonar, pasando entonces Emiliozzi a ser dueño de la situación. Su perseguidor, Polinori, estaba demasiado lejos como para amenazarlo seriamente —le llevaba al pasar por segunda vez por Tres Arroyos seis minutos— considerando que era necesario graduar la carrera para no arriesgar una victoria que ya a esa altura se vislumbraba con claridad. La lucha se limitó entonces en quienes seguían la marcha del puntero, correspondiéndole a Cordonnier y Gougy la tarea de poner emoción en la ya pálida competencia. Polinori había aflojado su tren de marcha. Era indudable que la máquina ya no respondía como al comienzo, y poco a poco fue cediendo posiciones hasta lograr un quinto puesto en la clasificación general.



*Gougy, figura nueva en T.C., grata sorpresa al clasificarse segundo.*

*El cuarto puesto en la general evidencia que Faustino es figura de cuidado.*



*Oscar Cordonnier fue otro de los animadores de la prueba y se clasificó tercero.*

## LA CLASIFICACION

| Pos. | Nº | Piloto | Tiempo | Diferencia |
|---|---|---|---|---|
| 1º | 1 | Dante Emiliozzi ..... | 3h.35'52"3/5 | |
| 2º | 27 | Raúl Gougy .......... | 3h.45'33"1/5 | 9'40"3/5 |
| 3º | 5 | Oscar Cordonnier .... | 3h.49'15"4/5 | 13'23"1/5 |
| 4º | 22 | Julio Faustino ...... | 3h.49'57" | 14' 4"2/5 |
| 5º | 2 | Norberto Polinori .... | 3h.50' 3" | 14'10"2/5 |
| 6º | 9 | Antonio Témpone .... | 3h.50'58"3/5 | 15' 6" |
| 7º | 23 | Juan Luluaga ........ | 3h.52'16"3/5 | 16'24" |
| 8º | 38 | Mario Tarducci ...... | 3h.52'24"4/5 | 16'32"1/5 |
| 9º | 16 | Héctor Rey .......... | 4h. 3'44"4/5 | 27'52"1/5 |
| 10º | 43 | Roque Sperttino ..... | 4h. 7'36"2/5 | 61'43"4/5 |
| 11º | 21 | "Rolli" ............... | 4h.15'33" | 39'40"2/5 |
| 12º | 15 | Armando J. Ríos .... | 4h.21'36"1/5 | 45'43"3/5 |
| 13º | 14 | Elpidio Tortoni ...... | 4h.22'13"2/5 | 46'20"4/5 |
| 14º | 25 | "El Chacarero" ....... | 4h.23'54" | 48' 1"2/5 |

Promedio del ganador: 204,950. Primera vuelta: ganador Carlos Loeffel 1h.45'50"4/5; 2ª vuelta, ganador Dante Emiliozzi 1h.49'14"1/5.

*Norberto Polinori fue hasta los últimos tramos de la carrera un brillante animador. Cuando parecía no peligrar su segundo puesto, la máquina se fue quedando y al final terminó quinto.*




# FERRARI TRIUNFO EN SU LUCHA CONTRA FORD EN LOS 1000 KILOMETROS DE MONZA

**MONZA**, Italia. — Un Ferrari oficial prototipo, dirigido por un binomio británico-francés: Michael Parkes y Jean Guichet, ganó la carrera de Monza, de 1000 kilómetros de recorrido, que cuenta para el trofeo internacional de prototipos y del campeonato mundial de fabricantes. El brillante Ferrari rojo cruzó rugiente la meta, superando a dos prototipos Ford que hacían su primera presentación en Europa.

Segundo en la competencia fue otro Ferrari, del grupo presentado por los fabricantes italianos. Estuvo piloteado por el británico John Surtees; campeón mundial, actuando como copiloto el italiano Ludovico Scarfiotti. Un Ford de carrera llegó en tercer lugar piloteado por el norteamericano Ken Miles y el neozelandés Bruce Maclaren.

Un Porsche 904-GTS, con la pareja holandesa de Ben Pon y Rob Slotemaker al volante, quedó en cuarto lugar en la clasificación general y primero en la clase Gran Turismo de 2000 a 3000 c.c.

Un Alfa Romeo Giulia TS, manejado por la pareja italiana Roberto Bussinello y Andrea de Adamich, fue el primero en la clase Gran Turismo de 1300 a 1600 cc.

Los dos Ford Cobra Coupé de Shyby ocuparon el octavo y noveno puestos en la clasificación general y primero y segundo en la clase Gran Turismo de más de 3000 cc.

Tomaron parte en la competencia 34 volantes que representaron a nueve países.

**SE MATO TOMMY SPYCHIGER**

Un espeluznante accidente provocó la espantosa muerte del corredor suizo Tommy Spychiger, durante el desarrollo de los 1.000 kilómetros de Monza, prueba para coches prototipos y de gran turismo.

El accidente se produjo cuando, al final de una curva, el vehículo se salió de la pista a una velocidad superior a los 200 kilómetros horarios. El piloto murió decapitado, la cabeza del desafortunado corredor fue hallada en las cercanías del foso al que había caído la Ferrari que conducía. Cuando pudieron acercarse a la máquina, que se prendió fuego, el cuerpo de Spychiger se hallaba ya completamente carbonizado. El accidente fue presenciado por gran cantidad de público, con las consiguientes escenas de pánico. Una mujer se desmayó instantáneamente. En esa misma curva se mató, también trágicamente, el volante Von Trip, en 1961.

Spychiger, de 30 años de edad, era desde hace dos años piloto oficial de la escudería Filippinetti. En esta carrera competía juntamente con un compatriota, Muller, a quien había sustituido hacía una vuelta y media. En el momento de detenerse para cambiar de conductor y reabastecerse de combustibles, la máquina de Spychiger se hallaba ubicada en la segunda posición, detrás de Bandini.

---

# NUEVOS INTEGRANTES DE LA COMISION DEPORTIVA DE CONCESIONARIOS FORD

Se efectuó una elección para nuevos integrantes de la Comisión de Automovilismo Deportivo y Concesionarios Ford, quedando la misma integrada por las siguientes personas:

Alberto J. Armando, (Alberto J. Armando S. A., Capital Federal), José Alarcón (S.I.F.A., S. A., Paraná, Entre Ríos), Julián T. Balerdi (Giordano y Balerdi, S.R.L., Villa Mercedes, San Luis), Juan Carlos Castellazzi (Castellazzi Hnos. S.A., Junín, Buenos Aires), Luis Castro (San Miguel Motor, S.A.C.I.F., Bella Vista, Bs. As.), Raúl I. Copetti (F. Copetti e Hijos, S. A., Jesús María, Córdoba), I. Ferrero Murphy (Del Sur Motor S. A., Quilmes, colás Automotores, S.A.), San Nicolás, Buenos Aires), Narciso C. Marchini (Pico Motor Automotores, S. A., General Pico, La Pampa), Antonio Martinich (Arcón, S.A., Necochea, Buenos Aires), José Muñiz (Davidson y Muñiz, Río Gallegos, Santa Cruz), Gregorio Pacheco, (Tandilco S. A., Tandil, Buenos Aires), Juan C. Pampiglioni (Armando y Pampiglioni, Santa Fe), Francisco Seijas (Valentín Alsina, S. A., Valentín Alsina, Buenos Aires), Iván Serra Lima (h.) (Serra Lima, S. A., Capital Federal), César M. Speroni (San Miguel Motor S.A.C.I.F., Bella Vista, Buenos Aires), Juan Ubeda (Automotores Rivadavia S. A., Capital Federal) y Juan Villar (Quintana, S. A., Cap. Federal).

### POSICION DEL CAMPEONATO

**Cumplida la prueba de Necochea, la posición de los competidores en el Campeonato Argentino de TC es la siguiente:**

| | |
|---|---|
| Dante Emiliozzi ......... | 51,50 |
| Rodolfo Alzaga ......... | 28,50 |
| Carlos A. Pairetti ....... | 18 |
| A. Viale del Carril ...... | 12 |
| Luis Di Palma .......... | 9 |
| Jorge Cupeiro .......... | 8 |
| Antonio Bertolotto ...... | 7 |
| Carlos Cordonnier ...... | 7 |
| Marcos Ciani ........... | 6 |
| Raúl E. Chavert ........ | 6 |
| Carlos W. Loeffel ....... | 6 |
| Juan M. Bordeu ........ | 4 |
| Hugo Gimeno ........... | 4 |
| Eduardo Casá .......... | 2,50 |
| Raúl Gougy ............ | 2 |
| Raúl Jara .............. | 2 |
| Vicente Sergio .......... | 2 |
| Armando J. Ríos ....... | 1,50 |
| Ricardo Domínguez ..... | 1 |
| Pablo Facchini .......... | 1 |
| Carmelo Galbato ........ | 1 |
| Carlos Marincovich ...... | 1 |
| Everto Rodríguez ....... | 1 |

# RÍASE



—Disculpe señorita. Como soy miope, pensé que éste era el subterráneo.

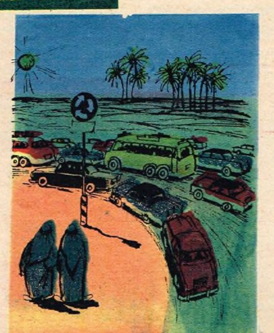



—No entiendo por qué estos últimos días se venden tantas revistas de enigma y misterio.

—Deben ser automovilistas que se entrenan para saber cómo se hace para perder ganando o ganar perdiendo con resoluciones de suspenso.

—¿Qué hacen estos coches en el desierto?

—Son de Buenos Aires. Como no pueden estacionar cerca del Autódromo, le ampliaron el radio y están dando vueltas.






Cuando le entregaron un pergamino a Rodolfo de Alzaga en Radio Nihuil de Mendoza, con lágrimas en los ojos dijo: "¡Vale más esto que todo el dinero del mundo!"

*"Chicote" Di Palma se dio el gustazo en el autódromo. Con piso mojado hizo la delicia del público, mientras que en el curvón y bajo los paraguas la gente decía: "¡Este chico es loco!"... Pero ganó.*



La fiesta del autódromo terminó a las 2 de la mañana en Bogotá 116, entre el descorche de champaña y sabrosos cócteles.

*Por supuesto, también estaba presente Plinio Rosetto, el famoso corredor showman, que acaparó la atención de los presentes con sus múltiples habilidades, incorporando en esta oportunidad a su amplio repertorio una sesión de hipnosis. Esta vez la víctima fue Julio Invierno, que despertó con los ojos enrojecidos y preguntando "qué pasó".*

Carlitos Pairetti encontró la forma de fundir rápidamente en dos carreras tres motores.

*En Olavarría, una persona, hablando en voz baja, decía: "Comenzó el "operativo retorno", fíjese que Parodi y Aloé ya están en carrera".*

Ernesto Etchevarne, el último acompañante de Daniel Musso, viajó a Perú. Fue contratado para preparar algunos coches de carrera y posiblemente se radique definitivamente en ese país.

*Juan Manuel Bordeu, mientras se reponía en el sanatorio Córdoba, se dedicaba a ver televisión y a leer revistas del ambiente... artístico, por supuesto..., porque las revistas eran provistas por la simpática Graciela Borges.*

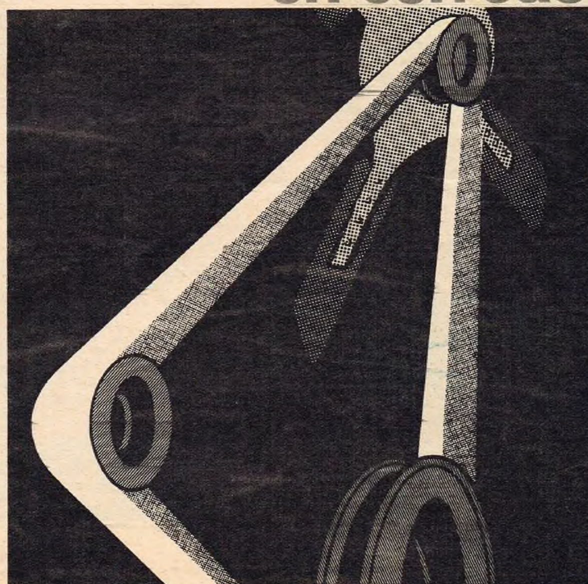
El negro Esbert, de la escudería 05, está esperando el restablecimiento total de Bordeu, para que éste entregue el trofeo Angel Meunier a Rodolfo de Alzaga. Este trofeo consiste en un cigüeñal de oro y plata sobre mármol ónix.

*¿Qué opinan ahora los médicos del caso Loeffel? Azules quedaron...*

## Armas Secretas en Carreras de Autos

La doble travesía de los Andes, en la que Rodolfo de Alzaga venció demoliendo records, despertó los más variados comentarios y conjeturas en el ambiente automovilístico. En efecto, finalizada la competencia internacional de automovilismo Dos Océanos, entre Mar del Plata y Viña del Mar, fueron abundantes los elogios acerca de la excelente preparación de las máquinas, la pericia tantas veces demostrada por los corredores y sobre lo que alguien llamó las "armas secretas" del triunfo: los neumáticos de tipo radial textil, precisamente el Cinturato Pirelli. Ya en el Gran Premio Turismo de Carretera 1964, que se desarrolló a lo largo de 4018 kilómetros de llanura, montañas, en los caminos "atormentadores" de ripio, corriendo con promedios que superaban a veces los 200 kilómetros por hora, los coches equipados con Cinturato Pirelli demostraron su enorme capacidad. La llamada "arma secreta", el Cinturato, es un neumático de nueva concepción, con una estructura extraresistente que envuelve toda la circunferencia externa de la carcasa. El conjunto actúa como un verdadero "cinturón". De ahí el nombre CINTURATO. Ubicado justo debajo de la banda de rodamiento, el cinturón, inextensible, se mantiene siempre tenso por la presión del aire, impide las deformaciones de la banda de rodamiento y asegura un área de contacto siempre plana y uniforme y se mantiene agarrado tanto en altas velocidades como en curvas cerradas o en camino mojado.









UN BOL

300 M

# ...QUE TIENE 4 HORAS DE VIDA Y CUESTA ...LONES DE LIRAS

## EN UN PEQUEÑO PUEBLITO DE LA EMILIA, FERRARI TRABAJA

•

## ITALIA PROCURA DE NUEVO EL CETRO AUTOMOVILISTICO

### DETALLES

*Este bólido se compone de 10.000 piezas aproximadamente y solamente los remaches suman dos mil. Los cojinetes especiales vienen de Suiza, los amortiguadores de Holanda, los frenos de disco, el acero para las válvulas y otras pequeñas piezas, de Inglaterra, la batería y los platinos, de Francia, y los tubos, de Estados Unidos. Las únicas máquinas que pueden sostener una confrontación con esta Ferrari son las inglesas Lotus y BRM. El bólido fabricado en Maranello ofrece un motor en "V", posterior, de 90 grados, alimentado a inyección directa, cuatro tiempos, ocho cilindros y una cilindrada total de 1.489,235 c. c. El motor pesa 105 kilos y la carrocería apenas 20. La primera Ferrari fue construida en el año 1946, debutando en el circuito de Piacenza en abril de 1947. Era una 1.500 de 12 cilindros. Desde entonces hasta la fecha ha logrado más de 3.500 triunfos.*

# SOLO UNOS POCOS VOLANTES PUEDEN CONDUCIRLO

*"ALLA donde comienza la calle del Abetone hay un pequeño pueblo de La Emilia que se llama Maranello y es famoso en todo el mundo..." Así comienza Ricciotti Lazzero una nota que firma en la revista italiana "Epoca", y de cuyos datos, por considerarlos de interés para los lectores de nuestra revista, nos hacemos eco en ASES Y MOTORES, reproduciendo detalles que fueron recogidos directamente en la fábrica por R. Lazzero.*

*Allá, en ese pueblo emiliano, hay un pequeño establecimiento que no alcanza a ocupar a 500 personas, pero que tiene la virtud de crear —en algunos casos intervienen hasta 100 técnicos— las legendarias Ferrari que llevan la famosa insignia del "cavallino rampante". En un rincón del establecimiento funciona la sección carreras, y allí durante más de un año cien personas, entre técnicos y operarios, trabajaron en esta máquina roja de fórmula 1, tipo 158, con la esperanza de recuperar el cetro mundial.*

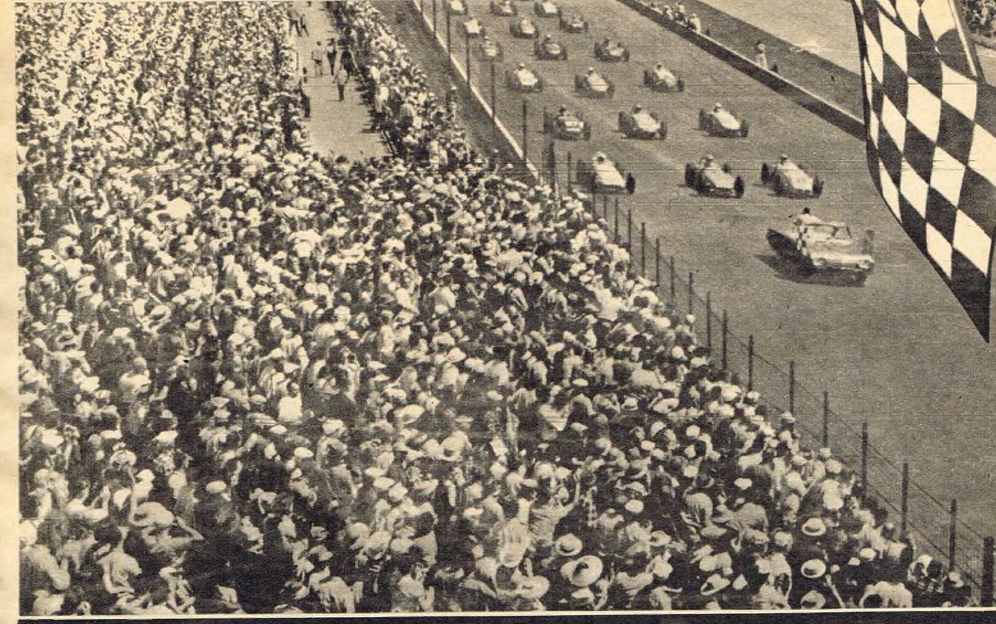
*El motor de esta máquina fue creado luego de probar más de 140, que fueron descartados uno tras otro, hasta dar con el detalle necesario que diera por resultado la concreción de tantos sueños de quienes lo concibieron.*

*Este motor es preparado especialmente en cada caso y solo sirve para una sola carrera. Luego de un rodaje de 5 ó 6 horas es puesto a punto en el banco de prueba durante otra hora para afirmar la potencia, y luego, montado en la carrocería, cumple algunos kilómetros de ensayo en el autódromo de Módena, para volver nuevamente al taller y aguardar allí el momento de la competencia. Después de la carrera el motor deja prácticamente de "existir". Su vida dura apenas cuatro horas, y su costo es de aproximadamente unos 300 millones de liras.*

*Para participar en otra carrera es totalmente desmontado y reconstruido luego de ser sometido a un severo control técnico en cada una de las 10.000 piezas que componen la poderosa máquina. Pero lo más importante en este esfuerzo de Ferrari es el hecho de no recibir ayuda financiera de ninguna naturaleza, en tanto que en otros países —según el autor de la nota publicada en "Epoca"— las fábricas de coches de carrera reciben la colaboración de otras fábricas, entendiendo que el triunfo de una determinada marca, en cualquiera de los grandes premios, constituye un triunfo de la industria automotriz del país.*

*Pero volvamos a este coche de fórmula 1 de Ferrari y digamos que esta máquina tiene 3 metros y 95 centímetros de largo, pesa solamente 468 kilos y tiene 76 centímetros de altura. La carrocería es de aluminio y solo hay dos unidades disponibles. Fue concebido para la competencia de Monza, pero su debut se produjo el 12 de abril del año pasado en Siracusa. John Surtees, que lo piloteó, pulverizó a todos sus rivales. Posteriormente el mismo volante lo llevó al triunfo en el Gran Premio de Alemania, en el difícil circuito de Nürburgring. Esta máquina, empleada a fondo, puede alcanzar una velocidad entre los 260 y 270 kilómetros horarios, y solo unos pocos son los conductores habilitados por la Comisión Deportiva Internacional para pilotearla. Italia tiene solamente cinco volantes autorizados para hacerlo, y ellos son Lorenzo Bandini, Ludovico Scarfiotti, Carlos Abate, Humberto Maglioli y Giancarlo Biaghetti.*

# ¡INDIANAPOLIS A LA VISTA!



*Un coche piloto encabeza el lote de competidores. Da una vuelta, sale por una pista lateral y automáticamente queda iniciada la carrera*

## LOS INSCRIPTOS

| Piloto | Coche | Cilindros | Desplazamiento |
|---|---|---|---|
| A. J. Foyt | Sheraton-Thompson | 8 | 4.183 cc. X |
| Rodger Ward | Moog St. Louis | 8 | 4.183 cc. X |
| N. N. | American Eagle | 8 | 4.183 cc. X |
| Don Branson | Wynn Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Bud Tingelstad | American Red Ball | 8 | 4.183 cc. X |
| Bobby Unser | STP Special | 8 | 2.736 cc. XX - XXX |
| Lloyd Ruby | DuPont Golden 7 | 8 | 4 183 cc. X |
| Bobby Unser | STP Special | 8 | 2.736 cc. XX - XXX |
| Bob Harkey | Federal Eng. | 4 | 4.127 cc. X |
| Mario Andretti | Dean Van Lines | 8 | 4.183 cc. X |
| Johnny Boyd | Bryant Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Jud Larson | Wynn Special | 8 | 4.127 cc. X |
| Len Sutton | Bryant Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Dan Gurney | AAR Special | 8 | 4 183 cc. X |
| Arnie Knepper | Konstant Hot | 4 | 4.127 cc. |
| Paul Russo | Kemerly Special | 4 | 4.127 cc. |
| Mick Rupp | Chapman Special | 4 | 4.127 cc. |
| Johnny Rutherford | R. A. | 8 | 4.183 cc. X |
| Roger McCluskey | AAR Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Mel Kenyon | Federal Eng. | 4 | 4.127 cc. |
| N. N. | AAR Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Joey Leonard | AAR Special | 8 | 4.183 cc. X |
| N. N. | Wally Weir's Spl. | 4 | 4.127 cc. |
| Carl Williams | Dayton Steel | 4 | 4.178 |
| Bob Hurt | Jim Robbins | 4 | 4.172 |
| N. N. | Hopkins Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Paul Goldsmith | Adams Special | 4 | 4.127 cc. X |
| Masten Gregory | Bryant Special | 8 | 4 183 cc. X |
| N. N. | Vita Fresh Spl. | 4 | 2.753 cc. X - XX |
| Chuck Rodee | Lane-Fulbright | 4 | 4.127 cc. |
| Jerry Grant | Bardahl MG | 4 | 4.127 cc. X |
| Jimmy McElreath | Zink-Urschel | 4 | 4.127 cc. X |

| Coche | Piloto | Cilindros | Desplazamiento |
|---|---|---|---|
| Walt Hansgen | M-G L. S. Spl. | 4 | 4.127 cc. X |
| Bob Veith | M-G L. S. Spl. | 4 | 4.127 cc. X |
| Jim Hurtubise | Tombstone Special | 8 | 4.183 cc. X |
| Bill Cheesbourg | Clark Special | 4 | 4.063 cc. X |
| Al Unser | Argiero Special | 8 | 4.178 cc. X |
| N. N. | Auto Techaics | 4 | 4.127 cc. X |
| Billy Foster | Robbins-Wollstedt | 4 | 4.127 cc. X |
| Bob Wente | G. C. Murphy | 4 | 4.127 cc. X |
| N. N. | G. C. Murphy | 4 | 4.127 cc. |
| Al Miller | Ford-Lotus | 8 | 4.183 cc. X |
| N. N. | Ford-Lotus | 8 | 4 183 cc. X |
| Gordon Johncock | Weinberger | 4 | 4.127 cc. |
| Robert Mathouser | Dayton Special | 4 | 4.172 cc. |
| N. N. | R. A. Spl. | 4 | 4.127 cc. X |
| N. N. | Central Excavating | 4 | 4.127 cc. X |
| Jim Clark | Lotus powered by Ford | 8 | 4 183 cc. X |
| N. N. | Lotus powered by Ford | 8 | 4 183 cc. X |
| N. N. | Lotus powered by Ford | 8 | 4 183 cc. X |
| N. N. | R. A. Special | 4 | 4.127 cc. |
| Chuck Stevenson | Vita Fresh Spl. | 4 | 4.127 cc. |
| N. N. | Scopa | 8 | 4 178 cc. X |
| N. N. | Harrison Spl. | 8 | 4 178 cc. X |
| George Snider | Gerhardt Offy | 4 | 4.127 cc. X |
| N. N. | Leader Card | 8 | 4.183 cc. |
| Ray Furnal | Harrison Spl. | 8 | 4 178 cc. X |
| N. N. | Agajanian Hurst | 8 | 4 183 cc. X |
| Parnelli Jones | Agajanian Hurst | 8 | 4 183 cc. X |
| Ralph Liguori | Demler Spl. | 4 | 4.127 cc. |
| Norm Hall | Pope Hall | 4 | 4.127 cc. |
| N. N. | Halibrand | 4 | 4.127 cc. X |
| N. N. | Travelon Trailer | 4 | 4.127 cc. X |
| "Gig" Stephens | New Boston | 4 | 4.127 cc. |
| N. N. | STP Special | 8 | 2.753 cc. XX |
| N. N. | Thompson | 8 | 4 195 cc. Z |

**X:** Motor a popa. **XX:** Compresor. **XXX:** Cuatro ruedas motrices. **Z:** Tracción delantera.




# La calidad WAGNER LOCKHEED garantía para sus frenos

Cuando usted usa el Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED, está seguro que en cualquier momento, a cualquier temperatura, sus frenos responderán. ¡No por nada es la marca preferida por los fabricantes de automotores!

Para viajar seguro, haga revisar sus frenos periódicamente y exija que le coloquen Flúido para Frenos WAGNER LOCKHEED.

Además, lleve siempre en su automóvil o camión, una lata de 0,350 lts.

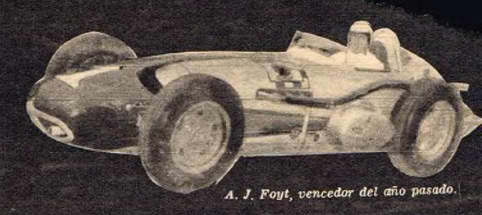
**FLUIDO PARA FRENOS**

# Wagner Lockheed

**MARCAS REGISTRADAS**

FABRICADO POR FARLOC ARGENTINA S. A. EN SUS ESTABLECIMIENTOS DE JOSE LEON SUAREZ, PROV. DE BUENOS AIRES, BAJO LICENCIA EXCLUSIVA Y CONTROL TECNICO DE WAGNER ELECTRIC CORPORATION, U.S.A.

# MAYORIA DE COCHES "REVOLUCIONARIOS" EN INDIANAPOLIS



*A. J. Foyt, vencedor del año pasado.*

*una nota de Chris*

EL 15 de Abril quedó cerrado el registro de inscripciones para la próxima carrera de Indianápolis con un total de sesenta y ocho anotados, cifra que supera ligeramente a la de 1964. Una simple ojeada a la lista hace evidente que "la revolución" ha triunfado: el número de máquinas de peso pluma con motor a popa llega a cuarenta y cinco y, de ellas, veintiocho con el nuevo motor Ford de cuatro árboles a la cabeza. Cuando el año pasado hacíamos el balance técnico de las 500 millas, señalamos que las máquinas de la nueva ola, cuya superioridad se insinuaba en los últimos años, habían sufrido una derrota que postergaba por algún tiempo su consagración definitiva y que no podían extraerse conclusiones terminantes de la carrera en sí. Del futuro de estas máquinas —señalamos también— podría hablarse según cuál fuese la reacción de los diseñadores y constructores de chassis. En este caso ella ha sido unánime en favor de los nuevos diseños: no se ha construido un solo "roadster" nuevo; solamente máquinas con motor atrás. Evidentemente este vuelco fue favorecido por las modificaciones reglamentarias: si había resistencia en adoptar los nuevos diseños, ésta se debía principalmente a que ellos mostraban factores inherentes de peligrosidad o tentaban a los mecánicos a sacrificar seguridad por performance (construcción frágil, sobrecarga de combustible, etc.). Las nuevas normas de la carrera obligan a construir los coches de nuevo tipo —y a correrlos— en forma mucho más segura. Hemos repetido varias veces que los coches americanos típicos eran el producto de sus estrictas normas de seguridad, aspecto éste en que habían logrado un standard notable. El grave accidente de Indianápolis en 1964 dio la alarma y en este intervalo se trabajó para llevar las máquinas "revolucionarias" por medio de un reglamento al mismo standard de seguridad de los coches tradicionales y la respuesta de los diseñadores y constructores ha sido bien elocuente. La mayoría de los nuevos chassis tipo "Grand Prix" son de construcción nacional; por supuesto copiados básicamente de los "importados", pero se les ha incorporado modificaciones individuales de diseños, estructura o materiales para lograr una adaptación más específica a la pista.

## TIPOS DE MAQUINAS

Básicamente el lote puede dividirse en dos grupos principales: el primero (que se ha reducido muchísimo) compuest por los tradicionales "roadsters" con mo tor adelante, la mayoría Offenhauser 4.127 c.c.. En el segundo grupo, los tipo "Grand Prix" con motor de popa —45 e total— de los cuales 28 estan provisto del motor Ford de 4.183 c.c. con cuatro ár boles de levas a la cabeza; del resto, l casi totalidad lleva el Offenhauser. Com pletan el total algunas máquinas de ca racterísticas especiales que describiremo al final.

Del primer grupo no nos ocuparemo esta vez ya que son coches bien conoci dos de nuestros lectores. En el segund grupo se destacan en primer término la tres nuevas máquinas del equipo oficia Lotus, con motor Ford. Clark figura co mo piloto número uno; no se conoce to davía los nombres de sus compañeros Otro importado interesante es el chassi Lola para el Ford de Lindsey Hopkin que será piloteado por Bud Tingelstad.

Dan Gurney y Roger McCluskey está anotados al volante de dos de las cuatr máquinas nuevas —con motor Ford— con truidas por Halibrand para la socieda All American Racers que preside Gurne Halibrand, especialista en aleaciones l vianas y llamado "el padre del magnesio en los círculos automovilísticos, present el año pasado sus primeros coches de d seño y construcción propios con exceler te resultado. Su tipo "Shrike" se ha lu cido en las pistas de asfalto y Halibran recibió uno cuantos pedidos para Indi nápolis.

Boyd y Gregory conducirán los For sobre chassis monocasco, construidos Inglaterra por BRP, que ha inscripto concurrente George Bryant. Para equipo Wilke (Ward, Branson y Larsor A. J. Watson ha diseñado y construid dos unidades con motor a popa de tip monocasco en aluminio con cuatro mar paras estructurales de tubo de acero. E tos coches pesan solamente 612 kg. y s rán impulsados por motores Ford a l que se les atribuyen una potencia de 50 caballos a 9.000 r.p.m. con alcohol. I tercer coche del equipo (para Larsor construido en 1963 lleva un "Offy".

A. J. Foyd irá en busca de su terc triunfo al volante de su Sheraton esp cial con motor Ford de popa, pero tiene reserva el "roadster" Offenhauser igu




*De izquierda a derecha: J. C. Agajanian, Farnelli Jones y D. C. Cline (de Firestone) examinando el nuevo tipo de tanque interior de seguridad de combustible. Es de uso obligatorio y reducirá a un mínimo las posibilidades de explosión en caso de algún accidente.*



DON BRANSON — JIM CLARK — BOBBY UNSER — JIM HURTUBISE

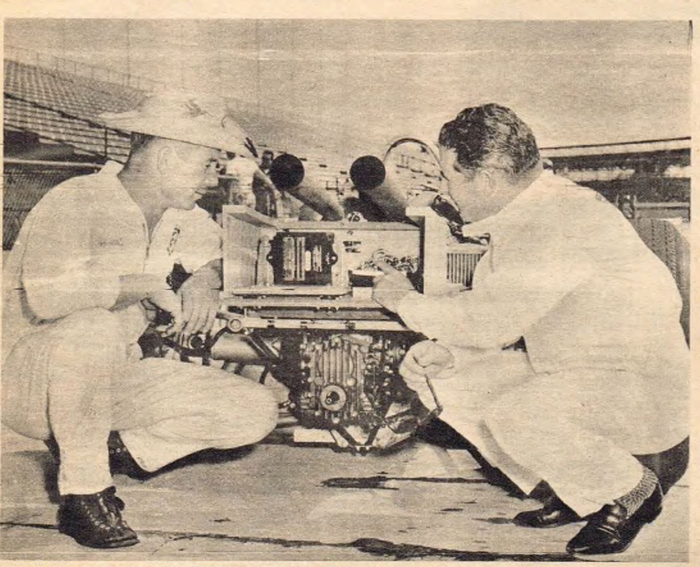
que el año pasado. Se recordará que Foyt prefirió el "roadster" y venció en tiempo record en 1964.

## OTROS COCHES INTERESANTES

Como siempre, los Novi siguen siendo figura de atracción. Este año está inscripto el Novi-Ferguson de cuatro ruedas motrices de 1964 y otro similar, 10 cm. más corto y 90 kg. más liviano. Bobby Unser probará los dos y elegirá el que más le satisfaga. No se ha designado piloto para el segundo Ferguson o el tercer Novi, un "roadster" de 1963.

Frank Arciero ha inscripto un Maserati V8 de 4.188 c.c. montado a popa con Al Unser al volante. No puede decirse nada por el momento ya que se trata de un doble debut de máquina y piloto. Gordon Van Liuw presenta algo nuevo en motores a popa: un Offenhauser cuatro cilindros achicado a 2.753 c.c. y dotado de un compresor Roots. No tiene piloto asignado.

Y por último Mickey Thompson, el hombre que hace todo diferente a los demás, inscribió su última creación: un motor Chevrolet V8 preparado por su mecánico Jefe Gordon Schroeder con cuatro árboles a la cabeza y un desplazamiento de 4.195 c.c. montado en la parte anterior del coche... y tracción delantera. A quince años de la construcción del último coche de propulsión delantera para Indianápolis, Thompson "resucita" el abandonado sistema con una versión modernizada del mismo. Esta decisión por parte de un innovador absolutamente revolucionario como Thompson debe tener alguna razón muy poderosa... El chassis es un simple tubo de Titaneo de 30 cm. de diámetro desplazado a la derecha; motor, caja-puente y piloto van a la izquierda; suspensión independiente en las cuatro ruedas. Es evidente que Thompson se ha tomado a Indianápolis muy en serio —como lo hace con todas sus cosas— y puede asegurarse que su "novedad" (invento de 1924) habrá de lucirse.



*A la derecha, Rodger Ward, explicando a Parnelli Jones el funcionamiento del oscilógrafo, registrador montado en la cola de su coche. Con este aparato se controlan las características de tenida, transferencias de peso, etc. etc. En suma, la "conducta" del coche en la pista.*



RODGER WARD

FARMELLI JONES

LLOYD RUBY

JOHNNY BOYD





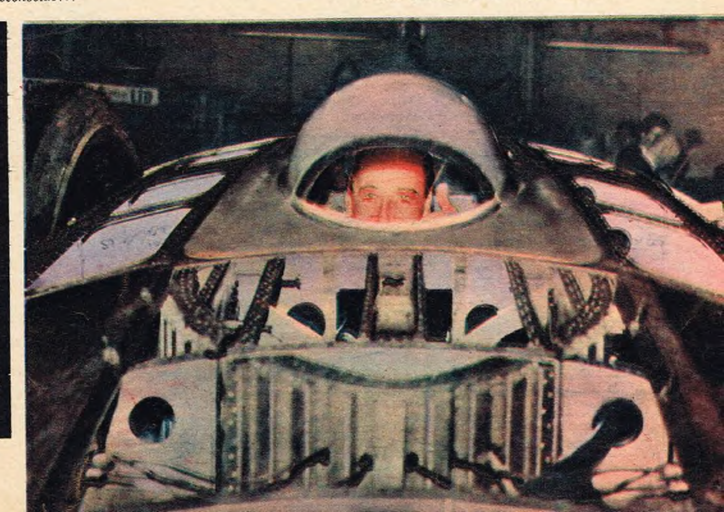

*Parece una foto de película o registrada en Cabo Cañaveral momentos antes de largar una nave al espacio. Pero no. Es simplemente Juan Manuel Fangio luego de finalizar el Gran Premio de Alemania en 1950, colocándose así al frente del campeonato mundial con 30 puntos. El rubio que lo mira con seriedad es Peter Collins luego de abandonar en la misma carrera. Pero el conjunto es interesante y el rostro de Fangio, más que la expresión radiante de un ganador, pareciera reflejar la preocupación de quien escucha los decisivos: 5..., 4..., 3..., 2..., 1..., 0, y tras de eso la humareda de la explosión rumbo a lo desconocido...*



*Lógicamente estas dos señores que se llaman A. J. Foyt y Parnelli Jones, no pensaban ni remotamente que íbamos a utilizar su fotografía captada en mayo de 1962 con motivo de las 500 Millas de Indianápolis, para este propósito curioso de la página. Pero la verdad es que da la sensación de ser dos hombres que marcharán hacia el espacio y no hacia el vértigo de una tradicional carrera. Cascos, mordazas, cinturones de seguridad..., todo se presta para creer que estamos frente a un ensayo nuclear...*

*Los ojos pícaros de Donald Campbell parecieran expresar al fotógrafo: ¿A mí con otros planetas?... ¿De dónde han sacado éso?... "De grupos estamos llenos"... Pero por las dudas —pareciera agregar— iré a ver de qué se trata. No sé cuál es el planeta que dicen está habitado, pero preguntando se llegará porque si es anterior al nuestro, habrá medios de comunicaciones más modernas o por lo menos teléfonos públicos que funcionen.*

**EN ESTA ERA DE LA CONQUISTA DEL ESPACIO Y LA BUSQUEDA DE NUEVOS PLANETAS RESULTA INTERESANTE BUCEAR EN EL ARCHIVO Y ENCONTRARSE CON PLACAS VIEJAS QUE PARECIERAN PERTENECER A LA EPOCA ACTUAL. LA CAMARA, CAPRICHOSA, CAPTO ESCENAS QUE NO TUVIERON TRASCENDENCIA EN SU OPORTUNIDAD, PERO QUE AHORA ADQUIEREN UN CARACTER ACTUAL. NO PORQUE LOS PROTAGONISTAS INTERVENGAN COMO VOLUNTARIOS METIDOS EN COHETES DIRIGIDOS A LA LUNA, SINO PORQUE EN LA FORMA CURIOSA QUE LOS PRESENTAN LAS FOTOGRAFIAS PARECIERAN PERSONALIZAR A ESOS HOMBRES QUE INVADEN EL ESPACIO. HEMOS RECOGIDO SOLAMENTE UNAS CUANTAS QUE CONSIDERAMOS SUFICIENTES PARA JUSTIFICAR LA INCLUSION DE UNA PAGINA RECOGEDORA DE CURIOSIDADES.**



# REGULARIDAD A MONTEVIDEO Y RIO DE JANEIRO

El 15 de mayo de 1965 dará comienzo el Primer Gran Premio Interamericano de Regularidad, competencia automovilística de largo aliento que unirá las ciudades de Buenos Aires, Montevideo y Río de Janeiro.

La realización de este evento está inspirada en los más elevados propósitos de unión interamericana y acercamiento de los pueblos así como también de incentivación de las corrientes turísticas y demostración de practicabilidad de las rutas en que se desarrolla.

El certamen ha sido incluido en el programa de celebración del "Cuarto Centenario de la fundación de Río de Janeiro" y cuenta con amplio apoyo de parte de las autoridades brasileñas y uruguayas. La embajada del Brasil en Buenos Aires, por intermedio del SEPRO (Servicio de Propaganda y Expansión Comercial), ha brindado su inestimable ayuda para llevar a cabo las innumerables coordinaciones previas que fue menester efectuar.

El recorrido total se divide en cinco etapas, la primera de ellas en marcha simbólica de turismo no penalizada y las restantes puntables, de acuerdo con la siguiente programación:

15 de mayo - 1ª ETAPA: (No penalizada) - BUENOS AIRES - Colonia - MONTEVIDEO. Distancia: 179 km. 272 metros.

16 de mayo - Descanso.

17 de mayo - 2ª ETAPA: MONTEVIDEO - Minas - Treinta y Tres - Melo - Yaguarão - Pelotas - PORTO ALEGRE. Distancia: 1.013 km. 170 mts.

18 de mayo - Descanso.

19 de mayo - 3ª ETAPA: PORTO ALEGRE - Caxias do Sul - Vacaria - Lajes - Río Negro - CURITIBA. Distancia: 720 km. 81 mts.

20 de mayo - 4ª ETAPA: CURITIBA - Registro - SAN PABLO. Distancia: 402 km. 340 mts.

21 de mayo - Descanso.

22 de mayo - 5ª ETAPA: SAN PABLO - Aparecida - Itatiaia - RIO DE JANEIRO. Distancia: 426 km. 169 mts.

Distancia total: 2.741 km. 32 mts.




*El señor Alvarez Gómez, director de la competencia de regularidad a Río de Janeiro, llevará por la ruta por cubrirse, el nombre de ASES Y MOTORES.*

## EL ACUERDO FERRARI - FIAT DIO OTRO MODELO DE FORMULA DOS

MODENA. — Con referencia a la máquina Dino - 166, se señala que ha sido construida por Enzo Ferrari en tiempo "record", para su fabricación "turística" por la fábrica italiana de Automobili Torino (Fiat). Ferrari lo había anunciado en su conferencia de prensa del 10 de diciembre de 1964, y hace exactamente 20 días el primer modelo (cuyas siglas significan 1.600 centímetros cúbicos en 6 cilindros) apareció en el patio de la planta de producción. Por cierto es una de las máquinas más esperadas: por lo que puede hacer en las competencias y por su posible difusión gracias al acuerdo entre la Ferrari y la Fiat, para su fabricación en serie. La historia de la Dino - 166 es bastante conocida: para participar en las carreras de la futura "fórmula 2" es necesario que el motor de 1.600 centímetros sea construido por lo menos para 500 unidades. Ferrari halló la solución, mediante el convenio señalado con Fiat. La línea de la Dino - 166 es decididamente aerodinámica: baste decir que la altura de esta "berlinetta" con el techo de "plexiglass", es de sólo 96 centímetros, mientras tiene 3,82 metros de longitud y 1,57 de ancho. El coche vacío pesa 586 kilogramos, hecho que lo caracteriza. El motor es trasero, de 6 cilindros en V de 65º, de 77 por 57, con un volumen exacto de 1.592 centímetros cúbicos. Potencia máxima con un giro de 9.000 revoluciones por minuto —la potencia, en realidad, no ha sido revelada—, que le da al Dino - 166 una velocidad máxima superior a los 260 kilómetros por hora. La caja de cambios, en un bloque con el diferencial, es de 5 velocidades. Tiene frenos de disco en las 4 ruedas, y las posteriores son centrales.

La nueva máquina sintetiza la experiencia ganada por Enzo Ferrari en las competencias deportivas. El constructor confirmó que la Dino - 166 participará también en las 24 Horas de Le Mans —19 y 20 de junio próximo—, posiblemente con dos conductores italianos. Fue visible en la primera prueba la emoción de Ferrari, que tal vez retrotrajo su memoria hasta 1940, cuando presentó la "815" —es decir la 1.500 de 8 cilindros—, con la que Alberto Ascari compitió en la última gran carrera que precedió a la última guerra mundial. Eran las Mil Millas Italianas, de abril. Con el nuevo modelo, Enzo Ferrari retorna a las cilindradas medias, que lo absorbieron en los comienzos de su extraordinaria carrera de creador. Se cree posible que la Fiat, al producir la Dino - 166 para el comercio automovilístico, utilice una carrocería Pinin-Farina.

Roberto Pena es campeón marplatense de karting, pero aspira, con lógico derecho, a participar en pruebas de T.C. en un futuro muy cercano. Pena es un buen mecánico y trabaja en el taller de su padre. Tiene 28 años, hace 4 que corre en karting y ha participado en más de 200 carreras. Pena, que en esta foto posa con un colaborador, es hincha de Calamante, de quien es amigo. Además, el padre de Pena es quien prepara el coche al citado volante.

Ricardo H. Vaschetto, que lo visitó en su taller, nos manifiesta que Roberto, en cuanto se decida a intervenir en T.C. será un valor ponderable.

# JUAN MANUEL BORDEU, EL MUCHACHO QUE TIENE ESE "ANGEL" QUE NECESITAN TODOS LOS IDOLOS

- VIAJA A EUROPA CON FANGIO
- LA TEMPORADA INTERNACIONAL
- TIENE FE EN LUIS DI PALMA



Una nota de
ALFREDO R. BIGESCHI (h.)

JUAN MANUEL BORDEU siempre es nota. Lo mismo cuando gana que cuando pierde. Todavía más: constituye un interrogante antes de cada carrera. Los aficionados preguntan: ¿Corre Bordeu? Igual que antes cuando se preguntaban si corría Fangio o si se habían inscripto los hermanos Gálvez... Es que ya Juan Manuel Bordeu ha entrado dentro del clima del ídolo, y a poco que administre sus condiciones, el futuro será suyo en forma halagadora. Posee todo para lograrlo. Juventud, simpatía, calidad y coraje. Además, el "ángel". Ese ángel tan necesario para adentrarse en la emoción popular. Ese ángel que es el verdadero imán para las multitudes. Porque se puede tener calidad y talento, pero si no se tiene ese "algo" que llamamos ángel siempre nos quedaremos dentro de un mismo plano aun cuando seamos triunfadores. Porque triunfar es una cosa. Ser "ídolo", otra muy distinta.

## RAZON DE LA NOTA

Bordeu se repone de las quemaduras sufridas al comienzo de la tercera etapa del Gran Premio "Dos Océanos" y aún no está autorizado para correr. Sin embargo, él manifiesta que está en condiciones de hacerlo, pero que respeta la orden del médico. Recién para julio podría producirse su retorno a las rutas. Antes no. La razón de la nota se respalda entonces en el hecho de que Juan Manuel viajará a mediados de mayo a Europa y que algo debe llevar escondido en las alforjas. Lo visitamos en su domicilio de la avenida Figueroa Alcorta con el propósito de hurgar motivos, y el diálogo lo va arrastrando a confesiones:

—Es un viaje para acompañar a Fangio y al mismo tiempo para pasarme unos 20 días en Montecarlo, donde me aguardan viejos amigos.

—¿Nada más que para eso?

—Bueno... pueden ocurrir otras cosas.

—Como ser, ¿por ejemplo?

—Uno lleva el automovilismo en el alma y por ahí sale a darse el gusto en alguna donde pueda entreverarse.

—Nos dijeron que posiblemente corra en Le Mans...

—Me gustaría muchísimo, pero no sé si el médico me autoriza a hacerlo. Yo me siento bien, pero el doctor dice que hay que esperar un poco más. Por otra parte recibí una invitación para conducir en Le Mans una prototipo "Serenissima", de nueva fabricación italiana. Resulta indudable que la oferta es tentadora.

—¿Tiene algo que ver esta oferta con el viaje?

—En absoluto. Yo tenía unos compromisos personales que cumplir en Europa, y cuando Fangio me dijo que iba a hacer un viaje, me ofrecí para acompañarlo. Eso es todo.

—Sin embargo, sabemos que Fangio en este viaje tratará de formalizar una próxima temporada internacional en el Autódromo con máquinas Juniors.

—Es posible que haya un poco de verdad, pero yo nada tengo que ver con eso. Pero en caso de que Fangio concretara algo para

...s, entonces viajaría... Inglaterra para encargar algunas máquinas para competir con posibilidades frente a los valores extranjeros, que surgen día a día. Europa prepara a sus figuras, cosa que no hacemos aquí por distintas razones.

—¿Usted cree que aquí hay razones para que no se preparen valores?

—¡Claro que las hay! Una de esas razones es la falta de máquinas. Sin máquinas no se pueden probar hombres.

—¿Y cuál sería la solución más directa?

—Fabricarlas aquí. Se están construyendo algunas... Lo interesante sería construir la suficiente cantidad para organizar competencias con mayor asiduidad. Los muchachos se irían fogueando para estar en condiciones de enfrentar con posibilidades a los extranjeros. De otra manera no veo que podamos evolucionar en pista.

—¿Y podríamos enfrentarlos con esas mismas máquinas?

—En el supuesto caso que no resultaran bastante eficaces, entonces se traerían unas cuantas de Europa. Pero para foguear gente es necesario fabricarlas. No olviden que Argentina sigue siendo interesante en el panorama internacional y se podría recuperar el terreno perdido lamentablemente. Volantes tenemos y muy buenos.

—¿Puede citar algunos?

—No resulta agradable hacer nombres. Baste con saber que hay varios que son interesantes y con gran capacidad. Sería cuestión de ir seleccionándolos en base a competencias continuas y formar una escudería argentina. La cuestión es empezar con algo para ir escalando posiciones.

—¿En verdad que no puede hacer nombres?

—Ya que insiste, le citaré a dos. Nasif Estéfano por un lado y Luis Di Palma por el otro. El primero ya ha demostrado de lo que es capaz y el segundo puede resultar una grata sorpresa en pista. Le veo grandes condiciones. Es joven y tiene temperamento. En automovilismo de pista hay que "jugarse", y Di Palma es de los que se juegan. Ese muchacho vale mucho y no creo equivocarme. Hay otros también con grandes condiciones, pero prefiero no seguir haciendo nombres para no entrar en olvidos injustificables. Europa prepara siempre elementos humanos. ¿Por qué nosotros no?

## EUROPA ES DIFICIL

El recuerdo de las hazañas de Fangio y las brillantes actuaciones de Froilán González en el Viejo Mundo certifican las palabras de Juan Manuel Bordeu. En menor escala también hicieron lo suyo Roberto Mieres, Alfredo Pian y Benedicto Campos, entre otros. Se nos dice que eran épocas más favorables y nosotros contestamos que todas las épocas son buenas cuando hay material humano y deseo de hacer las cosas bien. Lógicamente que no siempre surge en el panorama una figura de excepción como el "Chueco". Pero tampoco los otros

# Sueña con formar una escudería argentina, con miras al futuro

países recogen volantes de la capacidad de un Ascari, Wimille, Moss y muchos otros. Los que han surgido después de esta tanda del ayer nunca olvidados lo han hecho luego de un fogueo intenso, comenzando desde abajo hasta lograr las alturas. Al respecto, Juan Manuel Bordeu nos dice:

—Hoy hay extraordinarios volantes dentro de la fórmula uno. ¿Acaso nacieron manejando esas máquinas? No. Tuvieron un proceso de evolución que los llevó a ocupar este primer plano en el concierto mundial. Es por eso que insisto en formar una escudería argentina con coches de fórmula Juniors, que es la antesala de la fórmula mayor. Cuando yo fui a Europa en 1959, corrían máquinas Juniors nada menos que Jim Clark, Lorenzo Bandini, John Surtees y Scarfiotti, entre otros. Yo ese año probé fortuna en el Viejo Mundo y tuve la suerte de ganar en Monza. Bandini llegó segundo...

—¿Qué posibilidades tendrían nuestros muchachos allí?

—Por el momento ninguna. Allá las marcas preparan los coches y eligen sus hombres para la formación de equipos. Para ello buscan a los que ya conocen. No arriesgan nada. Van más o menos a lo seguro porque hay muchos intereses de por medio. Nosotros tenemos que ir y mirar. Permanecer un año o dos para ambientarnos y luego tentar fortuna. Y eso es muy caro. No todos sin ayuda pueden afrontar un gasto semejante. La única ventaja que llevamos es que nos conocen por lo que hizo Fangio... Otra cosa en cambio sería correr en equipo aquí, enfrentar a los extranjeros en una temporada internacional Juniors sin dar ventaja de máquinas y poner así en evidencia las condiciones de cada uno. El camino entonces sería más corto y más directo. En Inglaterra preparan continuamente hombres y sacan valores. Cada tanto aparece un desconocido y cumple una hazaña. No improvisan. Todo está dentro de un cálculo y una lógica.

—Pero usted podría correr allá sin esas dificultades...

—Porque yo fui y tuve la suerte de seguir un proceso que no se presenta siempre. Allá me conocen y tengo amigos. Para mí es distinto. Pero así y todo, si no voy seguido para que me vean y si demoro demasiado en aceptar alguna invitación para correr, también yo encontraré dificultades con el tiempo. Allá siempre se renuevan. No esperan. Europa es muy cerrada para brindar oportunidades. Cuando ésta llega, hay que aferrarse y no largar.

—¿Quiere decir que usted piensa seguir corriendo allá?

—Esta es una pregunta difícil. Cuando no conocía el TC creía que mi vida estaba en las pistas. Que nadie me sacaría de allí. Pero ahora le tomé el gusto a la ruta y ya las cosas se me complican. El turismo de carretera tiene un poderoso imán. Es difícil soltarse...





Juan Manuel Bordeu cuando comenzó a "tutearse" con los ases en el Viejo Mundo. **En esta foto** lo vemos con **Phill Hill, Lorenzo Bandini** y el **malogrado volante** mexicano Ricardo **Rodríguez**.



*Fue inaugurado un nuevo local de concesionarios "Citroën" en Vicente López, al 1500 de Avenida Maipú. Al acto concurrieron autoridades de la empresa y periodistas. En el brindis vemos al señor Jean L. Tafoiry, gerente comercial, y a los señores Andrés García, Luis Suárez, Florentino Suárez, Alfredo Sierra, Carlos Suárez, Domingo Jean Gasfero, Alfredo García Vior y Nicolás D'Agostino, subdirector de nuestra revista.*

# ANDREA VIANINI GANO Y PERDIO EN UNA MISMA COMPETENCIA EN EL AUTODROMO

EL Autódromo Municipal, bajo el sol de una tarde especial para sentarse en las tribunas, estaba colmado por todos aquellos que no quisieron perderse las Cien Millas organizadas por el Moto Club Argentino. Y se largó primero los chicos de hasta 700 cc y luego progresivamente sus hermanos mayores de hasta 1150 cc y 1600 cc, en tres series de siete vueltas cada una.

Primitivamente se había pensado en hacer series de diez vueltas, pero el sol no espera y las finales hubieran terminado de noche. Las primeras siete vueltas no estuvieron cargadas de mayores emociones, y las estilizadas líneas del sportina de Galluzzi fueron las primeras en asomar el hocico en la largada, manteniendo la punta hasta el final. La lucha por el segundo puesto fue algo más interesante, pero pese a los esfuerzos del De Carlo de Gallo fue Ferrea quien con una máquina similar se colocó a la cola de Galluzzi en la llegada. En la segunda serie la deserción del longuilíneo Perkins (rompió e' block), pese a su importancia, no alcanzó a restar brillo a la disputa entablada entre Guimarey, Cancelieri y Cacho, que se ubicaron al fin como antecede. La tercera serie fue demasiado fácil para Vianini, que además de ser un volante tan probado como sus perseguidores, contó con un handicap grande en su máquina.

Después vino el plato fuerte: se descansó, se izó la bandera y las máquinas se fueron alineando perezosamente en la largada, como guardando fuerzas para las largas Cien Millas. Cuando se apagó apenas el ruido de la largada, el duelo Pesce-Gómez ya había comenzado. La lucha era por el segundo puesto; del primero ni hablar; allí estaba Vianini y allí seguiría por las vueltas de las vueltas, amén.

Lamentablemente en la segunda vuelta se acabó y Gómez se dio el gustazo de doblegar a Pesce, quien más tarde evidenciaría falla que lo llevarían al abandono en la vuelta vigesimatercera después de haberse detenido ya en la novena a cambiar gomas. Atrás las cosas no tuvieron una definición tan clara e inicial. En la "B" de 701 hasta 1150 cc, Guimarey consiguió alzarse con la victoria solo después de desplazar a Gainza Paz, que se mantuvo en punta hasta donde aguantó su máquina, y en la categoría de menor cilindrada, muy retrasada con respecto a las demás, el triunfo de Camera no dejó de ser interesante. El Alfa-Romeo-Vianini (lo ponemos así todo junto porque se notó una buena compenetración hombre-máquina) ganó. Y ganó con tanta luz que llegó con una vuelta de ventaja sobre el Peugeot de Gómez. En el problema que se suscitó después perdió la carrera en la discusión reglamentaria frente a un escritorio, pero en la pista sobraron máquina y muñeca por los cuatro costados. Se le aplicó la sanción reglamentaria perdiendo la carrera que había ganado. Todo por no llevar la correspondiente rueda de auxilio, que no influyó para nada en el desarrollo de la competencia. Pero los reglamentos se han hecho para ser cumplidos y tuvieron que cumplirlos también Gallo y Guimarey. Ojalá se aplicara siempre con la misma severidad este criterio...

### LOS RESULTADOS

Los resultados generales de la jornada, que luego sufrieron modificaciones sin definir aún, a raíz de las sanciones a los volantes citados en la nota, fueron los siguientes:

**Series - Categoría A (hasta 700 cc):** 1º, Roberto Galluzzi (N.S.U. Sport), 17m.9s.1, a 96 km.336 de promedio; 2º, Carlos Ferrea (De Carlo), 17m.15s.3; 3º, Juan C. Gallo (De Carlo), 17m.15s.7; 4º, José López (De Carlo), 17m.38s.7; 5º, Carmelo Capasso (De Carlo), 18m.21s.5.

**Categoría B (de 701 hasta 1190 cc):** 1º, Carlos Guimarey (R. Gordini 1093), 16m.2s.1, a 103km.044 de promedio; 2º, Alberto Cancellieri (Auto Unión), 16m.3s.9; 3º, "Cacho" (R. Gordini 1093), 16m.4s.7; 4º, Guillermo Gainza Paz (Auto Unión), 18m.18s.3; 5º, Pedro Sancha (Fiat Abarth), 16m55s.

**Categoría C (de 1151 hasta 1600 cc):** 1º, Andrea Vianini (Alfa Romeo Giulia), 15m.12s.8; a 108km.610 de promedio; 2º, Germán Pesce (Alfa Romeo Giulia), 15m.50s.1; 3º, Alberto Gómez (Peugeot 403), 15m.54s.9; 4º, Roberto Pedelaborde (Fiat 1500), 16m.10s.3; 5º, Juan P. Concaro (Fiat 1500), 16m.10s.7.

**Clasificación final. Categoría A (hasta 700 cc):** 1º, Mario A. Camera (De Carlo), 1h.31m.58s.9 (37 vueltas), a 97km.535 de promedio; 2º, Carmelo Capasso (De Carlo), 1h.29m.55s.5 (37 vueltas); 3º, Roberto Galluzzi (N.S.U. Sport), 1h.32m.9s.3 (37 vueltas); 4º, Juan Carlos Gallo (De Carlo), 1h.30m.0s.5 (36 vueltas); 5º, Rogelio Scaramella (De Carlo), 1h.30m.21s.2 (36 vueltas).

**Categoría B (de 701 hasta 1150 cc):** 1º, Carlos Guimarey (R. Gordini 1093), 1h.31m.48s.9 (40 vueltas), a 102km.834 de promedio; 2º, Pedro Sancha (Fiat Abarth), 1h.31m.27s. (39 vueltas); 3º, José A. Fittipaldi (Auto Unión), 1h.31m.26s.8 (38 vueltas); 4º, Angel Maltezzi (Auto Unión), 1h.30m.28s.7 (37 vueltas); 5º, Hugo Maestretti (R. Gordini 1093), 1h.31m.21s.6 (37 vueltas).

**Categoría C (de 1151 hasta 1600 cc):** 1º, Andrea Vianini (Alfa Romeo Giulia), 1h.29m.52s.1 (41 vueltas), a 107km.690; 2º, Alberto Gómez (Peugeot 403), 1h.30m.4s.1 (40 vueltas); 3º, Juan P. Concaro (Fiat 1500), 1h.31m.17s.2 (40 vueltas); 4º, Tito Ballasciani (Peugeot 403), 1h.31m.10s.4 (39 vueltas); 5º, Roberto Pardiño (Fiat 1500), 1h.32m.2s.9 (39 vueltas).

# CLARK, SUMA Y SIGU... GANO BAJO LA LLUVIA

**PAU** (Francia). — El mal tiempo deslució el desarrollo del XXV Gran Premio Automovilístico de Pau, fórmula 2, en el que se impuso el volante escocés Jim Clark, quien ya había resultado vencedor el año pasado.

Se dio la salida a los 19 participantes, bajo una lluvia torrencial, razón que justifica ampliamente que no se haya superado el difícil record del circuito.

He aquí la clasificación:

1º, Jim Clark, Gran Bretaña, Lotus-Cosworth, 220Km.800 en 2h.23m.24s.4, promedio de 92Km.378 por hora, 2º, Richard Attwood, Gran Bretaña, Lola-BRM, 1 vuelta atrás; 3º, Jochen Rindt, Austria, Brabham-Cosworth, a una vuelta; 4º Tony Maggs, Sudáfrica, Lola-Cosworth a 2 vueltas; 5º, Jackie Stewart, Gran Bretaña, Cooper-BRM, a 2 vueltas; 6º, Jo Schlesser, Francia, Brabham-Ford, a 2 vueltas; 7º, Mike Beckwith, Gran Bretaña, Brabham-Cosworth, a 3 vueltas; 8º D. Hoobs, G. Bretaña, Lotus BRM, a 3 vueltas; 9º, Jean Vinatier, Francia, Alpine-Renault, a 4 vueltas y 10º, José Rosinski, Francia, Lola-Cosworth, a cuatro vueltas.

## EL HISTORIAL DE PAU DESDE 1901 HASTA 1965

**Desde que en 1901 se realizó por primera vez el Gran Premio de Pau, sus ganadores fueron los siguientes pilotos:**

**1901 M. Farman, Panhard**
**1901 M. Farman, Darracq**
**1901 L. Renault, Renault**
**1933 M. Lehoux, Bugatti**
**1935 T. Nuvolari, A. Romeo**
**1936 Ph. Etancelin, Talbot**
**1937 J. P. Wimille, Bugatti**
**1938 R. Dreyfus, Delahaye**
**1939 H. Lang, Mercedes**
**1947 N. Pagani, Maserati**
**1948 N. Pagani, Maserati**
**1949 J. M. Fangio, Maserati**
**1950 J. M. Fangio, Maserati**
**1951 L. Villoresi, Ferrari**
**1952 A. Ascari, Ferrari**
**1953 A. Ascari, Ferrari**
**1954 J. Behra, Gordini**
**1955 J. Behra, Maserati**
**1957 J. Behra, Maserati**
**1958 M. Trintignant, Cooper**
**1959 M. Trintignant, Cooper**
**1959 M. Trintignant, Cooper**
**1960 J. Brabham, Cooper**
**1961 J. Clark Lotus**
**1962 M. Trintignant, Lotus**
**1963 J. Clark, Lotus**
**1964 J. Clark, Lotus**
**1965 J. Clark, Lotus**

# EL CIRCUITO COSTANERO DE SAN PEDRO TUVO SU FIESTA

Una verdadera fiesta automovilística fue la que se cumplió en el circuito número uno de San Pedro en la competencia para coches de TM organizada por el Automóvil Club de la mencionada ciudad. Participaron máquinas de 2 categorías, triunfando en la mayor, Francisco Mayorga y en la menor el uruguayo Mario Camera, luego de protagonizarse en ambos casos, luchas que mantuvieron el suspenso en la enorme cantidad de aficionados que concurrieron a presenciarlas. La clasificación en las dos categorías fue la que detallamos a continuación:

**Categoría hasta 1600 c.c. de cilindrada:** 1º, Francisco Mayorga, Alfa Romeo Giulia, 23m.35s.5; 2º, Alberto Cancelleri, Auto Unión, 23m.38s.2; 3º, Alberto Carranza, Fiat 1500, 24m.4s.6; 4º Pedro Sancha, Fiat 850, 24m.8s.2 y 5º, Alberto Depego, Renault Gordini 1093, 24m.22s.5.

**Categoría hasta 700 c.c. de cilindrada:** 1º, Mario Camera (uruguayo), De Carlo, 25m.2s.; 2º, "Klear" B. M. W., 25m.3s.6; 3º, "Espartaco", B. M. W., 25 m.15s.3; 4º, Roberto Galluzzi, N. S. U. Sport Prinz, 25m.40s.4 y 5º, Carlos Marinelli, De Carlo, 26 m.20s.7.

# A JULIO PEREZ

## "LO LLORARON HASTA LOS RIVALES"

Es una nota de **MARIO A. F. M. DE VITIS**

MURMULLO de arroyo... ardor de sol pleno... frescor de lluvia esperada... Quietud de siesta y vibración de trabajo en el despeinarse de los trigales y en el sonoro repiquetear del yunque y el agitado quehacer de la fragua... Todo eso... y mucho... mucho más era (y es) Arrecifes.

Sus horas, que parecen quietas, se sacuden en un ritmo de trabajo sin pausa y se eleva fecundo en las manos de sus hombres y de sus mujeres. Ahí, en ese ambiente, en ese clima, nació quién luego sería ídolo indiscutido e indiscutible del pago.

Era de familia de arraigo en el pueblo. Gente que avanzó en la vida por el único camino digno: el de la honradez, del trabajo y de la hospitalidad. La hombría de bien que arrancaba en las estancias señoriales de antaño, había hecho carne en todos... y el ídolo no negó la estirpe, por el contrario, la llevó al cubo.

Hombre entregado al trabajo fuente y base de todo progreso, incursionó en lo que sería su pasión, esa pasión que lo consumiría en plena tarea, el automovilismo. Fue mecánico experto y señor del deporte, al que entregó todos sus anhelos y sapiencia. Nunca escondió el fruto de su incesante búsqueda de nuevas cosas. Siempre tuvo la mano abierta a todas las generosidades y ello le granjeó el afecto y el respeto de todos los que tuvieron la enorme dicha de tratarlo. Fogueado en todas las vicisitudes, templó su carácter sin demostraciones de machismo... todo lo opuesto, paseó su gallardía con una pátina de humildad, que lo hacía más grande, más querido y... también, más buscado. Creció en alas de una fama bien ganada. Su enorme prestigio no fue fatuo como todo prestigio fabricado... El suyo resultó natural, elocuente, porque nació, creció y expandió, por sus innatas virtudes de caballero, de auténtico señor del deporte y su claro sentido de la amistad y de la solidaridad. Por eso, como dijo en su oportunidad ese maravilloso maestro del periodismo que fue el pergaminense don Carlos P. Trincavelli, "LO LLORARON HASTA SUS RIVALES". Desde luego que se refería a sus rivales deportivos, ya que como ciudadano no podía tener rivales ni adversarios.

El automovilismo lo erigió en uno de sus preferidos. Supo de éxitos llamativos. No obstante, cuando la suerte no le sonrió mantuvo enhiesta su proverbial personalidad, sin atisbos de amargura, poniendo "buena cara" ante la frustración. Su rostro dibujaba siempre el hemicírculo de una sonrisa campechana y franca... El deporte no admite rencores ni envidias... así lo entendió siempre, el arrecifense, que fue factor primordial para que el slogan de: "Arrecifes, capital del automovilismo", adquiriese base de fundamento irreversible.

Pero un día... el mismo se pierde en el calendario... pero se avizora en el recuerdo, trabajó arduamente en la preparación de su máquina. Iba a intervenir en las clásicas 500 Millas. Todo su Arrecifes querido lo acompañó. Las palabras laudatorias subían la escala en peldaños de ditirambos... hasta que el ídolo, en un gesto propio de su personalidad, dijo vibrante: "Por favor, señores, basta de elogios... yo soy muy poco, quizás, no soy nadie. Por eso estimo que volveré a estar entre los que no se ubicarán en las posiciones de avanzada. Las carreras siempre la ganan los mejores", y cerró el palabrerío de los circunstantes, que solo mostraban su entusiasmo y optimismo postulando el triunfo del hombre del pago, del ídolo de Arrecifes...

Y salió hacia la capital. Poco antes, sin darle mayor importancia, de modo intrascendente, colocó un zapatito de su hijita, en el coche. Quería llevar ese adminículo como si fuera la presencia viva de su prolongación en la vida. Es que, hombre de hogar, sabía dar el verdadero valor a esas cosas, que muchos desconocen por no tener la enorme satisfacción de ser padres... Para los padres, esas minúsculas cositas tienen una proyección incalculable. Luego esas manos, abiertas a todas las generosidades, empuñaron el volante rumbo a La Plata... y no se produjo el regreso... debió ser traído... En el camino apagose su corazón... pero no su sonrisa, que quedó estereotipada, como postrer semblanza de quien siempre, aun ante la adversidad, supo sonreír... Todo Arrecifes se estremeció. Las aguas del río Arrecifes, se convulsionaron, como si el cantarino murmullo de todos los días se convirtiese en lloro estremecedor...

Luego la caravana de automóviles, emprendió el regreso. Los motores, de por sí rugientes, sólo susurraban un ronquido tenue que tenía la resonancia de una canción fúnebre... por momentos, como dijo en su comentario don Carlos P. Trincavelli, se alejaban llorando...

Y mientras esa sinfonía de coches, que en las sombras de la noche incipiente parecían crespones andantes, en la necrópolis de Arrecifes, en el Panteón de González... quedaban los restos mortales de Julio Pérez, señor de señores, deportista hidalgo entre pares y caballero sin tacha, que siempre tuvo la mano generosamente abierta a toda ayuda... y dejaba en la estirpe automovilística a su sobrino, que empenachó de éxitos el automovilismo de Arrecifes y del país todo, a José Froilán González... mientras, su esposa e hijita, hoy ésta, una señorita... recibieron el mejor legado que se pueda dejar a un ser humano:... La resonancia de una vida honrada, de trabajo y amistad... Un hombre sin mácula, alumbrado por el fuego sagrado de la decencia... virtud especialísima de ese Arrecifes con la prestancia de las antiguas estancias criollas, con sus horas quietas... su sol ardido... su trigo áureo y sonoro canto del yunque y acompasado agitar de la fragua... Era todo un hombre... don Julio.

# Hubo emoción en la etapa a Río Cuarto pero al final Loeffel quedó sin rivales



*Santiago Aloé, cuarto en la general y gran animador de la competencia.*

CON la participación de treinta de los treinta y tres inscriptos comenzó la carrera internacional entre Rughes y Río Cuarto, ida y vuelta, en dos etapas, y que se adjudicó en gran forma Carlos Loeffel luego de imponerse en los dos tramos. Desertaron de la partida M. Mantinián, H. Stranco y J. Barrau. Desde la iniciación trató Marcos Ciani de imponer un ritmo vertiginoso a la carrera tomando la delantera en el camino, pero desde su décimo puesto en la partida Loeffel venía acelerando el andar de las agujas, exigiendo a fondo a su Chevrolet, que respondió en forma magnífica y en las rectas, con viento a favor, llegó a alcanzar una velocidad de 230 kilómetros.

Tan arrolladora resultaba la labor de Loeffel, que al cumplirse los primeros 100 kilómetros de la etapa ya se había colocado cuarto en el camino y primero en la clasificación por tiempo empleado, estableciendo un promedio de 204,758 kilómetros, aventajando a Ciani por 9" y por 36" a Pairetti. A Dante Emiliozzi, ubicado quinto, le había sacado a esa altura, 1'44". Todos corrían fuerte en esta primera etapa de 424,600 kilómetros, pero era indudable que quien lo hacía con mayor empeño y seguridad era el ganador, que en la mitad de este tramo había aumentado considerablemente su ventaja sobre sus más inmediatos perseguidores. A Ciani le llevaba 1'15", a Pairetti 1'46" y a Emiliozzi 3'25", habiendo elevado el promedio horario a 207,219 kilómetros. Antes de llegar al control de La Carolina, Ciani debió detenerse, aprovechando Pairetti para superarlo en el camino, pero Carlos Loeffel, que seguía acelerando a fondo, amenazaba esa posición en su propósito de llegar también primero a Río Cuarto. Ya había dejado atrás a Emiliozzi, y al detenerse Pairetti con inconvenientes en el motor, Loeffel pasó a comandar el lote vanguardista en San Basilio, arribando primero al autódromo de Río Cuarto, rubricando así una labor extraordinaria cumplida desde el comienzo al tener que luchar frente a los volantes citados más arriba y a hombres como Polinori, Jesús R. Risatti y Luis di Palma, entre otros, que fueron rivales muy difíciles de doblegar. Corresponde destacar que Eduardo Casá, que siempre anduvo entreverado, logró con su Ford Falcon una quinta posición en la etapa, pese a finalizar con la caja de velocidades engranada. En los últimos tramos el promedio fue bajando, fijándolo Loeffel en 174,095 en Río Cuarto.

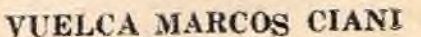


Brillante actuación de Casá y Risatti. Volcó Marcos Ciani

## EL TRAMO DE VUELTA

La segunda etapa consistía en el regreso a Hughes desde el autódromo de Río Cuarto, sobre un parcial de 479,300 kilómetros, quedando en carrera solamente 17 coches de los 30 que habían iniciado la competencia. La velocidad impresa en la primera etapa motivó numerosos abandonos, agregándose en la partida de Río Cuarto la no presencia de Mario Iacuzzi, reduciéndose a 16 el lote clasificado.

En el primer tramo de tierra, muy pozeado, Loeffel siguió imponiendo un ritmo veloz a la carrera, y Polinori, brillante animador de la competencia, se detuvo a 26 kilómetros de la partida con serios desperfectos mecánicos. La decisión de Loeffel en esos primeros tramos ya le había reportado la satisfacción de aventajar a Ciani por 49" y a Emiliozzi por 51". No había duda alguna sobre este último. Marchaba muy lento, y un poco más adelante fue rebasado por Eduardo Casá y Risatti.



## VUELCA MARCOS CIANI

En la primera curva, luego de haber dejado atrás el control de la localidad de Las Acequias, a pocos kilómetros de iniciada la etapa, el espectacular vuelco del coche de Marcos Ciani, cuando marchaba segundo en el camino, alteró la marcha normal de la competencia. Ciani sufrió un desvanecimiento, pero pronto se repuso, resultando ileso su acompañante Fascioli. Casá, Risatti y Emiliozzi se detuvieron para ofrecer ayuda, resolviendo abandonar el campeón argentino Emiliozzi por rotura de la caja de velocidades. No entraban la tercera y cuarta.

A los 77 kilómetros la diferencia entre Loeffel y Risatti era de 1'32", pero al paso por La Carlota (117 km.) aquél aumentó la ventaja y ésta era la clasificación: Loeffel, 48'10" con un promedio de 145,743 kilómetros; Risatti, 50'38"; Casá, 51' 30"; Rey, 54'25", y Rodríguez, 55'50". Se notaron la reanudación de la marcha de Polinori y el abandono de Di Palma y F. Colas por haber roto un elástico. Pero Polinori abandonó ya en Venado Tuerto, en tanto que Eduardo Casá desalojaba a Risatti y se colocaba segundo en el camino y en la clasificación. Pero ya la carrera, con la sucesión de abandonos de figuras importantes, había perdido buena parte de su interés y nada hacía peligrar el triunfo definitivo de Loeffel, que por el control de Venado Tuerto, cumplidos 251,400 kilómetros de la etapa, aventajaba a Casá en 4'36" y a Risatti en 5'28", diferencias difíciles de descontar dentro de un planteo normal de carrera.

Luego del primer paso por Hughes se produjo otra variante de importancia. Casá, segundo en la etapa, pasó a ocupar también el segundo puesto en la general al abandonar Risatti la competencia por desperfectos mecánicos.

De allí hasta el final, no hubo novedades. Definidas claramente las posiciones, los que integraban el lote de avanzada trataron firmemente de mantenerlas ante la imposibilidad de hacer otra cosa, y se llegó al final de la carrera con un cómodo triunfo de Loeffel que superó a Casá en la etapa por 3'3" y en la general por 16'44".

## CLASIFICACION GENERAL

**Primera etapa (424km600):** 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 2h26'20", a



*Eduardo Casá, con Ford Falcon, pese a los inconvenientes que tuvo al final de la primera etapa, logró clasificarse segundo en la clasificación general.*



*El 10 de Loeffel se acerca velozmente a la meta. La emoción que sobró en la primera etapa faltó en la segunda por los numerosos abandonos.*



CARLOS LOEFFEL, BRAZO EN ALTO Y SONRISA EN LOS LABIOS, SALUDA A QUIENES LE TESTIMONIAN SU ADMIRACION Y SIMPATIA.

un promedio de 174km095; 2º Marcos Ciani (Dodge Valiant), 2h29'58"; 3º Dante Emiliozzi (Ford), 2h33'43"; 4º Jesús R. Risatti (Ford Falcon), 2h36'40"; 5º Eduardo Casá (Ford Falcon), 2h39'31"; 6º Norberto Polinori (Chevrolet), 2h39'37"; 7º Luis Di Palma (Chevrolet), 2h43'2"; 8º Erverto Rodríguez (Chevrolet), 2h 45'23"; 9º Santiago Aloé (Ford), 2h 50'59"; 10º Otto Parodi (Chevrolet), 2h54'10"; 11º Juan Luluaga (Ford), 2h.57'33"; 12º Fernando Martore 2h58'45".

**Segunda etapa (479km300):** 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 2h47'59", a un promedio de 171km188; 2º E. Casá (Ford Falcon), 2h51'32"; 3º Héctor Rey (Chevrolet), 3h1'30"; 4º Erverto Rodríguez (Chevrolet), 3h2' 59"; 5º Santiago Aloé (Ford), 3h.8' 10"; 6º Marcial Feijoo (Ford), 3h.13' 2"; 7º Héctor Marcelino (Ford), 3h 19'35"; 8º Otto A. Parodi (Chevrolet), 3h36'18", y 9º Vicente J. Luluaga (Ford), 3h41'2".

**Clasificación general (903km900):** 1º Carlos Loeffel (Chevrolet), 5h14' 19", a un promedio de 172km542; 2º Eduardo Casá (Ford Falcon), 5h31' 3"; 3º Erverto Rodríguez (Chevrolet), 5h48'22"; 4º Santiago Aloé (Ford), 5h59'9"; 5º Héctor Rey (Chevrolet), 6h8'52"; 6º Otto A. Parodi (Chevrolet), 6h30'28"; 7º Vicente J. Luluaga (Ford), 6h38'35"; 8º Marcial Feijoo (Ford), 6h47'7", y 9º Héctor Marcelino (Ford), 6h58'14".

*Erverto Rodríguez, otro balcarceño que pinta lindo. Ya Balcarce hace buen tiempo que viene siendo punto neurálgico del automovilismo*






## NUEVOS "MINI" HIDROLASTICOS

LONDRES. — La British Motor Corporation acaba de anunciar una serie de importantes cambios técnicos en su línea de Austin y Morris "Mini". El primero y más importante cambio consiste en la introducción del revolucionario pero ya bien probado sistema de suspensión totalmente independiente, denominado "hidrolástico". Esta suspensión proporciona a los "Mini" excepcionales cualidades de rodado y maniobra. Otra de las características de los nuevos "Mini" es un frenado más potente con menor presión de los pedales y una caja sincronizada modificada de 4 velocidades y marcha atrás, que ha sido utilizada en los últimos años en los "Mini Cooper".

Completa la lista de mejoras mecánicas una lámpara de advertencia del filtro de aceite, ubicada en el tablero de instrumentos, que informa instantáneamente al conductor cuándo es necesario reemplazarlo.

Exteriormente el nuevo "Mini" no presenta cambios, pero interiormente posee una serie de modificaciones de menor cuantía, tales como una llave interruptora para el arranque, que ha sido incorporada a todos los modelos sedan y una luz interior de "cortesía", que se enciende al abrir cualquiera de las puertas.

La suspensión totalmente independiente "hidrolástica" ha sido incorporada solamente a los últimos modelos sedan de la línea "Mini" que son los siguientes: Austin/Morris "Mini-Minor", en sus dos modelos sedan: Basic y De-Luxe; Wolseley "Hornet" y Riley "Elf", Austin/Morris "Mini Cooper 970 S" y "Mini Cooper 1275 S".



## FOYT Y MARVIN PANCH SE IMPUSIERON EN LAS 500 MILLAS DE ATLANTA

ATLANTA. — El campeón de Indianápolis, A. J. Foyt, y Marvin Panch conquistaron las 500 millas de Atlanta para automóviles de serie. Foyt, que por primera vez competía en una prueba automovilística desde las graves lesiones que sufrió en las 500 millas de Riverside, en enero último, reemplazó a Panch cuando se habían completado dos tercios de la competición. El cambio tuvo lugar después que la máquina de Foyt sufriera inconvenientes mecánicos y Panch se sintiera en inferioridad física por el calor reinante. Bobby Johns quedó segundo, a unos 20 largos del vencedor; Ned Jarrett tercero, Dick Hutcherson cuarto y Duddy Baker, con Dodge 1964, quinto. Los cuatro primeros volantes condujeron Ford 1965. Foyt tomó el primer puesto en el 252 circuito de los 334 que comprendieron la carrera, cuando estalló un neumático de la máquina del puntero Freddie Lorenzen, golpeando el automóvil contra un muro de retención. Ese fue el primero de los cinco accidentes registrados en la última mitad de la prueba, que obligaron a mantener la bandera de peligro durante 28 circuitos. Hasta ese momento parecía que se establecería un récord para la prueba, pero tales demoras hicieron que el promedio de Foyt solo ascendiera a 207,85 kilómetros por hora.



## GRAHAM HILL GANO EN SNETTERTON

SNETTERTON, Inglaterra. — El piloto británico Graham Hill, con Brabham BRM, ganó la carrera automovilística internacional de fórmula II, después de una dura competencia con otros dos ex campeones mundiales.

Hill ganó las dos series de 25 vueltas, cubriendo el total de 218,980 kilómetros, en 1h20m54s2, con velocidad promedio de 161km. 725 por hora.

En segundo lugar quedó otro británico, Mike Bechwith, con Brabham Cosworth, con 1h21m47s4 y resultó tercero Jim Clark, con Lotus, en 1h21m53s.

La prueba tuvo varios punteros en su desarrollo y el record del circuito fue superado seis veces. El australiano Jack Brabham, con un auto con motor Honda, estableció el tiempo más veloz del día para la vuelta de 1631 metros, con un promedio de 166km. por hora.

El record anterior era de 159km.890.

De los 22 autos que iniciaron la carrera solo 15 se clasificaron para la serie final,

## CASSNER FALLECIO EN UN ACCIDENTE EN LE MANS

LE MANS. — Murió el automovilista norteamericano "Lucky" Cassner, que salió a toda velocidad de la pista durante una de las corridas de práctica para la prueba de las 24 horas que se disputará en esta ciudad. Cassner conducía una Maserati a pleno régimen y al entrar a la curva de Mulsanne aplicó los frenos. Algo falló en la pesada máquina blanca, pues siguió de largo y se estrelló contra la barrera quedando casi totalmente destrozada. Cassner fue llevado urgentemente al hospital Delageniére, pero falleció cuando se le sometía a una primera cura. El extinto había sido piloto de una línea aérea comercial hasta el año 1956, en que se dedicó a las competencias automovilísticas. En 1961 ganó la carrera de los mil kilómetros de la pista de Nurburgring y en el mismo año ganó el gran premio de La Habana.

## JIM CLARK se Impuso en la Prueba de Siracusa

SIRACUSA, Sicilia. — El británico Jim Clark, con un Lotus Climax, obtuvo la victoria en el Gran Premio de Siracusa, competencia no incluida en el campeonato mundial de conductores, pero considerada como trampolín para las posteriores pruebas de la temporada.

El vencedor empleó para recorrer las 56 vueltas de un circuito de 5km.500 —308 kilómetros en total— 1h.43m.47s., estableciendo un promedio horario de 168km.063 por hora.

El corredor británico John Surtees, actual campeón del mundo, arribó con su Ferrari en segundo lugar; su tiempo fue de 1h.44m.29s.5. Los puestos posteriores fueron obtenidos por los siguientes volantes:

3º, Lorenzo Bandini (Italia), Ferrari, 1h.44m.43s.3; 4º, Joachim Bonnier (Suecia), Brabham Climax, a una vuelta; 5º, Ludovico Scarfiotti (Italia), Climax BRM, a dos vueltas; 6º, Bob Anderson (Reino Unido), Brabham Climax, a nueve vueltas; 7º, Berhard Collomb (Francia), Lotus, a diez vueltas, y 8º, André Vichy (Suiza), a veintidós vueltas.







## LE DEBEMOS UNA EXPLICACION

Bajo la nueva denominación "REPUESTOS CHRYSLER" en envases también nuevos — azul y blanco —, ya están en el mercado los legítimos repuestos para los productos Chrysler.

Son los mismos repuestos que hasta hoy se presentaban únicamente con la marca MOPAR.

Ahora puede usar usted cualquiera de las dos, pero eso sí, ninguna otra! Toda imitación, en apariencia igual, puede ocasionar daños serios y costosos a su automotor.

Su Concesionario tiene la línea completa de repuestos Chrysler.




Miembro de la Asociación de Fábricas de Automotores.

# QUE COMBINACION: "ROLO" ALZAGA Y

## FRIC-ROT Gābriel COMPETICION!

Felicitamos al doble vencedor de la montaña, Rodolfo de Alzaga, por la magnífica conducción, habilidad y coraje . . ., a Ford Motor Argentina por la performance de su Ford Falcon . . ., y a Oscar Alfredo Gálvez por la pericia en la preparación de la máquina..., y les agradecemos por la confianza depositada en nuestros productos. Vaya, igualmente, nuestro saludo al corredor A. Viale del Carril, que se clasificó tercero.

Amortiguadores **FRIC-ROT GABRIEL** - Moreno 50 - Rosario




COMPETICION
FRIC-ROT Gabriel
AMORTIGUADOR
X-3002
FRIC-ROT GABRIEL
THE GABRIEL COMPANY
FRIC-ROT S.A.I.C.
4KB
COMPETICION